

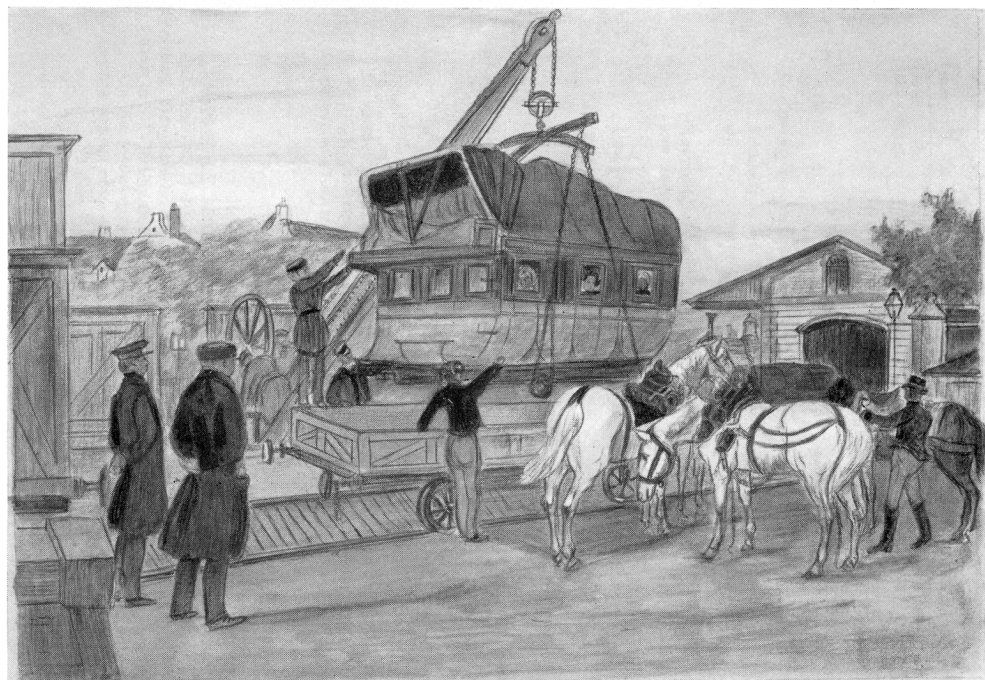
# LES DÉBUTS DU CHEMIN DE FER EN VALAIS

par **PAUL PERRIN**

Ancien Chef d'Exploitation  
du 1<sup>er</sup> Arrondissement CFF

Saint-Maurice  
Imprimerie Saint-Augustin

1961



**Aux débuts des chemins de fer**

Diligence avec ses voyageurs posée (sans ses roues) sur un « truck »

Dessin colorié (1848). Collection Paul Perrin, Morges



## *Avant-propos*

Parler des débuts du chemin de fer en Valais, c'est décrire une partie de l'histoire de la Ligne du Simplon. Celle-ci a déjà été écrite<sup>1</sup>, mais nous voulons exposer ici quelques péripéties des vingt premières années, soit la phase typiquement valaisanne, très brièvement évoquée dans les ouvrages publiés jusqu'ici.

Cette étude aurait beaucoup gagné en intérêt si nous avions pu disposer des archives des trois premières Compagnies ferroviaires en cause. Malheureusement, celles-ci ayant disparu dans deux tourmentes financières, on ignore si ces archives existent encore et où elles se trouvent éventuellement.

Enfin, trop rares sont les lettres privées, sur ce sujet, des principaux acteurs valaisans, notamment du D<sup>r</sup> Claivaz et du ministre plénipotentiaire Joseph-Hyacinthe Barman, lesquelles auraient pu projeter quelques lumières sur les dessous de certaines affaires qui restent encore obscures pour nous.

Nous tenons à remercier tout spécialement M. André Donnet, directeur des Archives cantonales à Sion, M. Grégoire Ghika, son adjoint, ainsi que tout le personnel, pour l'aide qui nous a été apportée dans nos recherches. Nos remerciements vont aussi aux Archives fédérales à Berne, aux Archives cantonales de Genève et de Vaud, à la Bibliothèque publique et universitaire de Genève, ainsi qu'à M. André Marguerat, directeur du 1<sup>er</sup> Arrondissement des CFF, qui nous a aimablement autorisé à utiliser les Archives des CFF.

<sup>1</sup> Jos. Stockmar : *Histoire du chemin de fer du Simplon*, Lausanne, 1920 ; — F. Bonjour : *Le Percement du Simplon*, Lausanne, 1906 ; — Office fédéral des Transports : *Les chemins de fer suisses après un siècle*, Neuchâtel, 1949, vol. 1, pp. 102 et 154.

*Un merci aussi à M. Léon Imhoff, libraire à Sion, et à M. Jacques Calpini, chargé des Archives de la ville de Sion, pour leurs nombreux renseignements.*

*Nos remerciements vont également à M. le chanoine Léon Dupont Lachenal, président de la Société d'Histoire du Valais Romand, qui a bien voulu veiller à la mise au point de ce travail. Notre gratitude va aussi à M. Ulysse Casanova, trésorier de la Société d'Histoire, et à M. le chanoine Jean-Marie Theurillat pour leur bienveillante et précieuse collaboration dans l'illustration de cette étude. Nous tenons à remercier toutes les personnes et institutions qui nous ont apporté leur concours, en particulier la Tribune de Lausanne qui a mis gracieusement à notre disposition les clichés humoristiques placés en tête des chapitres et qui reproduisent les dessins parus dans le Cahier des Charges des chemins de fer illustré par Bertall en 1847, et M. Willy Wenger, chef du service de presse à la Direction générale CFF à Berne, qui nous a aimablement prêté plusieurs clichés.*

#### ABRÉVIATIONS

AF	Archives fédérales	BERNE
ACV	Archives cantonales valaisannes	SION
ACFF	Archives CFF 1 <sup>er</sup> Arrondissement	LAUSANNE
ACG	Archives cantonales	GENEVE
BPU	Bibliothèque Publique et Universitaire	GENEVE

## Introduction générale

Le Gouvernement valaisan issu des événements de 1848 se trouva placé devant de bien lourdes tâches de tout genre. La question des chemins de fer se posait entre autres à lui, alors que d'importants problèmes routiers et de diguement du Rhône attendaient depuis longtemps leur solution. C'était beaucoup à la fois pour un canton pauvre, possédant un réseau routier disproportionné à ses maigres ressources.



**Dialogue transalpin : Où percerons-nous ce trou ?**

*Postheiri, 27 janvier 1866*

Le problème ferroviaire valaisan était particulièrement difficile à résoudre, car on ne pouvait pas songer à l'établissement d'une simple ligne de plaine du lac Léman à Brigue, techniquement facile à construire, mais d'un rendement insuffisant pour attirer les capitaux. Il fallait y joindre l'attrait de la traversée des Alpes, problème extraordinairement ardu pour l'époque.

Cette question était à l'ordre du jour un peu partout, mais on se heurtait à la très faible puissance des locomotives, qui ne permettait pas de « tracter » les trains sur de fortes rampes. On cherchait des palliatifs provisoires : amener le rail au pied des cols et assurer la traversée de ceux-ci par des diligences à chevaux, qui seraient placées (roues enlevées) avec leurs voyageurs sur wagons plats pour les parcours ferroviaires. On parlait aussi d'établir une voie sur la route des cols et d'assurer la traction de chaque voiture ou wagon par des chevaux. On prévoyait encore de construire la voie avec de très nombreux zigzags et d'y passer avec des trains ayant deux locomotives, l'une en tête et l'autre en queue, pour faciliter les changements de direction. Puis on proposa des systèmes de plans inclinés, à traction funiculaire ou à crémaillère.

Enfin, en combinaison avec ces différents systèmes, on envisageait le percement de tunnels de faite pouvant atteindre 5 à 6 km, mais à percer à la main et à la poudre noire, par conséquent d'une exécution lente et d'un coût assez élevé<sup>2</sup>.

Tous ces systèmes furent étudiés pour la traversée du Simplon.

\* \* \*

Mais le temps pressait, car la Sardaigne, fidèle à un programme ferroviaire esquissé déjà par le roi Charles-Albert et continué par Cavour, cherchait, dès 1846, à relier son port de Gênes, d'une part par Turin et le Mont-Cenis à Lyon, Paris et Genève et, d'autre part, par Novare - Arona ou Gozzano - Pallanza - Locarno et le Lukmanier, à la Suisse et à l'Allemagne.

De son côté, l'Autriche, qui occupait alors la Lombardie et la Vénétie, étudiait la liaison du port de Venise avec la Suisse et l'Allemagne par le Brenner, et celle de Milan par le Splügen ou le Lukmanier.

Le Valais et une partie de la Suisse romande, le canton de Vaud surtout, étaient ainsi sous la menace d'un vaste détournement de trafic<sup>3</sup>. Il fallait donc agir.

<sup>2</sup> Dès 1846 on parle d'une machine « tranche-montagne », mais il fallut attendre 1860 pour qu'une perforatrice fût mise au point au Mont-Cenis. Voir A. Duluc : *Le Mont-Cenis, sa route, son tunnel*, Paris, Hermann, 1952.

<sup>3</sup> Danger signalé le 19 octobre 1852 par le Conseil d'Etat vaudois à celui du Valais. ACV Dossier Menouve, N° 24.



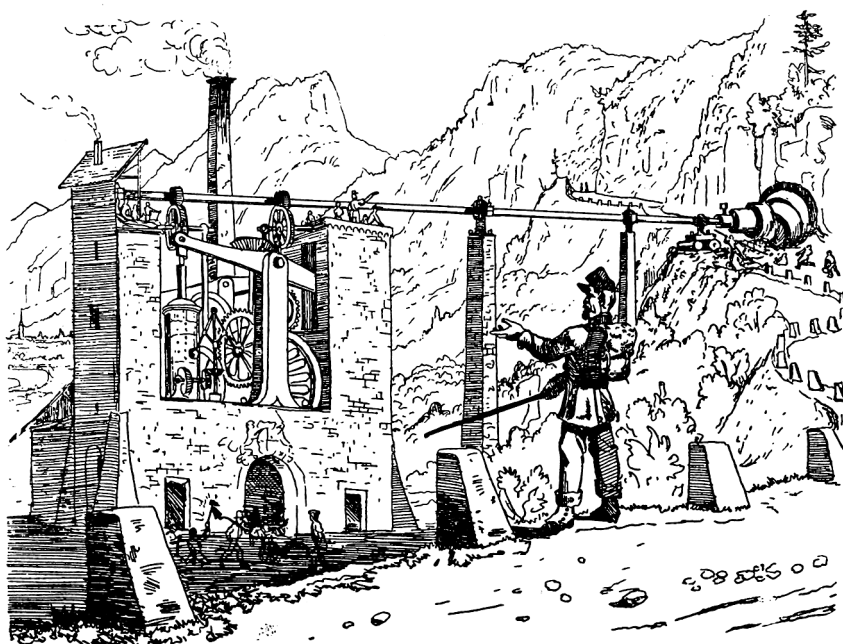
**Cauchemar national : Où percer les Alpes ? Où trouver les millions ?**

*Postheiri, 18 novembre 1865*

Mais pour agir de façon sûre, il fallut attendre que les Chambres fédérales aient fixé le statut juridique des chemins de fer en Suisse. Ce fut le but de la loi du 28 juillet 1852, laquelle laissait aux cantons le droit d'établir et d'exploiter des chemins de fer, lesquels pouvaient être concédés à l'industrie privée. Toutefois, la Confédération se réservait le droit d'approbation, de contrôle et d'intervention en cas de litiges entre cantons.

Aussi, sitôt cette votation acquise, une partie des cantons allaient-ils se lancer, un peu imprudemment, dans des aventures ferroviaires, qui provoquèrent des luttes parfois violentes pour les tracés, des désastres financiers, un morcellement déplorable

des entreprises avec la ruine de quelques-unes d'entre elles... Ces débuts s'accompagnaient de luttes politiques qui faussaient les problèmes et envenimaient les rivalités internationales, cantonales, régionales et locales. A ceci s'ajoutait encore l'antagonisme des grands groupes bancaires étrangers qui se combattaient sur notre territoire.



**Comment on imagine la nouvelle machine à percer les montagnes !**

Dessin humoristique

*Postheiri*, 23 septembre 1854

# PREMIÈRES ÉTUDES

Grimsel  
Simplon  
Grand-Saint-Bernard  
Jougne-Pontarlier



Les administrateurs étudient les dossiers  
autour de la table ronde...

## Grimsel et Simplon

Le Gouvernement sarde, nous l'avons vu, s'intéressait vivement au passage du Lukmanier. Mais le tracé par la rive droite du lac Majeur présentait un certain danger en cas de guerre, à cause de la proximité de la frontière autrichienne. C'est pourquoi il fit étudier un tracé moins exposé, dit du Grimsel, et fortement appuyé par le Gouvernement anglais qui cherchait une voie neutre, hors de France et d'Autriche, pour acheminer sur Gênes<sup>4</sup> son courrier postal des « Grandes Indes », soit la Malle des Indes, but avoué de tous les projets de traversée des Alpes d'alors<sup>5</sup>.

Ce tracé partait de Novare et passait par Orta - Omegna - Gravellona - Domodossola - Crodo - Ponti - Vallée de Binn - Vallée de Conches - Grimsel - Meiringen - Brünig pour aboutir à Lucerne.

Il y eut d'ailleurs plusieurs variantes : Albrun - Grimsel et Simplon, Vallée de Conches - Grimsel, et encore Grimsel - Val Bedretto - Airolo ou Faido, tracé opposé à celui du Saint-Gothard.

Il serait trop long de résumer la très intéressante histoire de ces projets, suivis de près par les autorités bernoises et valaisannes de 1850 à 1864. Signalons que l'on comptait construire des embranchements de Meiringen à Berne et de la Vallée de Conches ou du Simplon vers le lac Léman<sup>6</sup>.

<sup>4</sup> Plus tard sur Brindisi.

<sup>5</sup> L'Angleterre établissait la ligne ferrée Alexandrie - Suez et Ferdinand de Lesseps s'apprêtait à creuser le Canal de Suez.

<sup>6</sup> Voir F. Vollmar : *Bernische Alpenbahnpolitik*, Langnau, 1911 ; — du même : *Die Lötschbergbahn*, Berne, Pochon, 1938 ; — F. Gubler : *Die Anfänge der Schw. Eisenbahnpolitik*, diss. Zurich, 1915 ; — Off. féd. des Transports, o. c., pp. 102-112.



# Tunnel routier, route et rail au Grand-Saint-Bernard

La question <sup>7</sup>, déjà ancienne, de rendre carrossable le passage du Grand-Saint-Bernard <sup>8</sup> fut reprise en 1849 avec les autorités sardes. A la place du tracé étudié en 1840 par l'ingénieur Ignace Venetz et passant à l'Hospice, les ingénieurs sardes en préconisèrent un autre : de la Cantine de Proz à Etroubles par les vallons valaisan et sarde de Menouve, avec un tunnel percé sous le col du même nom (aujourd'hui Col N. de Menouve). Tunnel d'une longueur de 2 331 mètres, 6 m de large et 5 m 20 de haut. Altitude 2 307 m côté Suisse (carte actuelle).

Dès le début, on se rendit compte, en Suisse surtout, que ce tunnel était beaucoup trop élevé. Mais, durant plusieurs années, tous les efforts pour en obtenir l'abaissement furent inutiles, le Gouvernement sarde s'en tenant à une convention signée à Aoste, le 14 août 1851, qui liait les parties sur l'altitude du tunnel. La Sardaigne voulait créer une liaison régionale par cette voie, mais non une grande voie de communication susceptible de concurrencer celle du Mont-Cenis <sup>9</sup>.

En désespoir de cause, les travaux de percement furent commencés le 28 août 1856. Le 11 mars 1857, après avoir œuvré tout l'hiver, les ouvriers quittèrent le travail, n'ayant pas été payés depuis plusieurs mois. L'entrepreneur sarde abandonnait les travaux des deux côtés du col : il avait soumissionné l'extraction du rocher à fr 8,45 le m<sup>3</sup>, alors que ce travail lui revenait fr 18,21...

Il fut percé 23 mètres côté Valais et environ 50 mètres côté Sardaigne, et il ne reste de cette entreprise, outre les deux entrées, que la mention « Le Tunnel » sur la carte topographique côté suisse et « C. del Traforo » côté italien (2 243 m).

<sup>7</sup> AF Dossier Route du Grand-Saint-Bernard, Tunnel de Menouve ; — ACV Dossier Tunnel de Menouve, N<sup>os</sup> 24, 25, 27 et 28. — Nous adoptons l'orthographe *Grand-Saint-Bernard* en usage, notamment, dans les PTT.

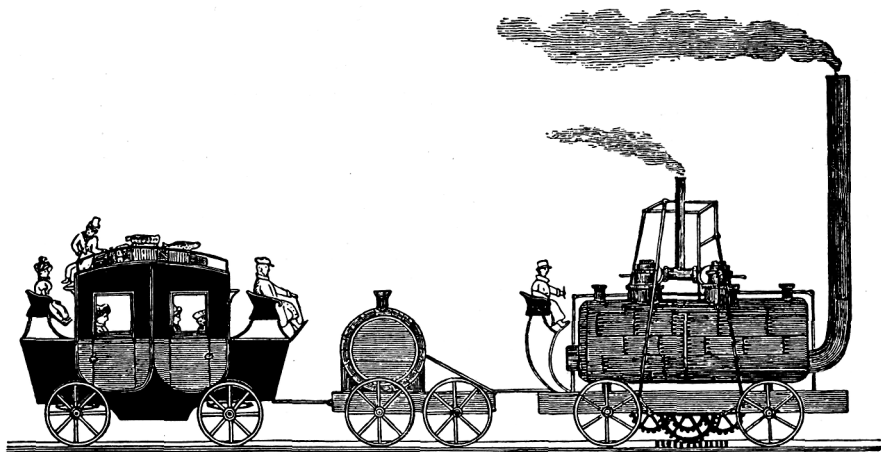
<sup>8</sup> Décrété par le Grand Conseil le 20 novembre 1839.

<sup>9</sup> ACV Menouve, N<sup>o</sup> 24. Lettre du Conseil d'Etat au Conseil fédéral, 22 juin 1854 : « *Saint-Bernard, ... route par laquelle s'établiront un jour les relations d'une partie de la France, de quelques Etats allemands et de l'Angleterre vers Turin, Gênes et Ancône et, partant, avec les Indes orientales...* »

Signalons encore que le percement de la partie suisse était subventionné comme suit <sup>10</sup> :

Confédération	300 000 francs
Canton de Vaud	200 000 francs
Canton de Fribourg	25 000 francs

Le Valais avait la charge de la route Proz - entrée du tunnel <sup>11</sup> et l'amélioration du parcours Martigny - Proz.



**1812. Premier essai de transport de voyageurs en Angleterre**

A remarquer la crémaillère qui devait augmenter l'adhérence  
(représentée ici seulement sous la locomotive)

La subvention fribourgeoise était à prendre sur un montant dû par le Valais au Canton de Fribourg, ensuite d'un jugement du Tribunal fédéral, pour avoir « exproprié » le couvent des Ursulines à Sion pour en faire le « Palais du Gouvernement » <sup>12</sup>.

<sup>10</sup> A l'origine on prévoyait une émission d'actions, garanties par l'Etat, à renter et amortir par des « droits de barrière ». Ces derniers furent abolis par la Constitution fédérale de 1848.

<sup>11</sup> Un nouvel hospice était prévu à mi-chemin entre la cantine de Proz et l'entrée du tunnel. Plans Venetz et Papiers de Mgr Deléglise, alors prier, plus tard prévôt du Grand-Saint-Bernard, ACV.

<sup>12</sup> ACV Menouve, N° 24. — Nous publierons dans *Les Alpes*, n° 4 de 1961, une étude spéciale sur Menouve : *Histoire inconnue d'un tunnel alpin*.

C'est au cours d'une conférence tenue les 3 et 4 mai 1852 à Fribourg<sup>13</sup> au sujet de ce tunnel, entre les représentants du Valais, de Vaud, Neuchâtel<sup>14</sup> et Fribourg, que fut émise l'idée d'établir un chemin de fer par le Saint-Bernard. Ignace Venetz en fit une étude très sommaire avec une entrée située vers 2100 mètres et une longueur de 5 km.

Et ce fut ainsi le point de départ des premières concessions étudiées ou accordées, car on se rendait compte qu'il serait plus facile de trouver des capitaux pour une ligne allant du lac Léman à Martigny, que pour aller à Brigue où la belle route du Simplon existait déjà, mais conduisait à Milan, alors ville autrichienne, tandis que le Grand-Saint-Bernard aboutissait à Turin, capitale de la Sardaigne.

## La liaison Jougne-Lausanne Grand-Saint-Bernard

En 1852, la question d'un passage ferroviaire par le Grand-Saint-Bernard présentait donc bien des inconnues. La situation n'était guère meilleure côté Ouest. Il était évident pour chacun qu'il fallait relier le Valais à la Suisse par Vevey et Lausanne et, si possible, à la France à travers le Jura.

Le Canton de Vaud s'y employait d'ailleurs fort activement, mais il se trouvait placé devant de graves difficultés.

Son programme était alors d'établir une ligne (Genève) - Morges - Yverdon - Payerne - (Morat - Zurich et Bâle). Une deuxième ligne devait de (Dijon) Pontarlier passer la frontière près du village de Jougne (très ancien poste de péage, longtemps paroisse de l'hospice du Grand-Saint-Bernard)<sup>15</sup> et, par Orbe, aboutir à Yverdon. Ainsi on pensait canaliser le trafic franco-suisse et en transit vers l'Allemagne et l'Italie sur Yverdon, d'où il serait reparti dans les directions Payerne et au-delà, et Lausanne -

<sup>13</sup> ACV Route du Grand-Saint-Bernard, dossier 21.

<sup>14</sup> Qui se désintéressera par la suite du problème, de même que Genève, Berne, Bâle et Soleure.

<sup>15</sup> Chomel et Ebersolt : *Cinq siècles de circulation internationale vue de Jougne*. Paris, Colin, 1951.



### **La bataille...**

**Ingénieurs et spéculateurs aux prises !**

Caricature anglaise vers 1845

Grand-Saint-Bernard ou Simplon. On visait même le trafic vers Genève, le trajet Paris - Genève y étant plus court que par Mâcon - Culoz.

Cette solution devait naturellement déplaire au Canton de Genève, qui désirait se réserver, avec Bâle, le monopole du trafic français. Aussi chercha-t-il tous les moyens pour s'opposer à la ligne de Jougne.

D'autre part, dans le Canton de Neuchâtel, on cherchait aussi à se relier à la France. Les promoteurs obtinrent gain de cause auprès de la Compagnie Paris - Lyon, devenue en 1857, à la suite de diverses fusions, le PLM = Paris - Lyon - Méditerranée. Une société franco-suisse obtint, en 1856, la liaison Pontarlier - Les Verrières vers Neuchâtel et au-delà.

Aussi bien la Compagnie du Paris - Lyon que celle du Paris - Lyon - Méditerranée furent longtemps opposées à la ligne de Jougne et il fallut l'intervention de Napoléon III, intervention demandée par les autorités vaudoises, pour obtenir en 1870 la construction du parcours Pontarlier - Vallorbe<sup>16</sup> (ligne ouverte seulement en 1875).

Comme, d'autre part, Vaud dut abandonner la ligne Yverdon - Payerne - Morat, les Chambres fédérales ayant accordé la préférence à celle de Berne - Lausanne par Fribourg et Oron, soit la concession forcée sur Vaud (d'où guerre au couteau entre Vaud et Fribourg !), la jonction Jougne - Yverdon n'avait plus sa raison d'être et elle fut reportée à Daillens (Eclépens). Depuis Yverdon, la ligne fut prolongée vers Neuchâtel - Bienne. C'est ainsi que, de 1862 à 1875, la liaison Valais - Lausanne - Paris se fit par Neuchâtel - Les Verrières.

Ces renseignements sommaires et quelque peu anticipés, étaient nécessaires pour comprendre la complexité du problème qui se posait à la fois dans les deux cantons.

Evidemment, il fallait de toute façon chercher à relier le Valais avec Lausanne, mais là, on se heurtait aux dépenses énormes prévues pour la traversée de Lavaux<sup>17</sup>. De plus, les rares amateurs de concessions demandaient à la fois de grosses subventions et la garantie d'une liaison, tant vers la Sardaigne que vers la France.

On se trouvait donc dans un cercle vicieux, rendu plus ardu encore par la hâte excessive et générale de vouloir accorder des concessions partielles.

Les dates d'ouverture des différents tronçons de cette ligne démontrent bien les difficultés rencontrées alors : Lausanne - Cossonay 1856, Villeneuve - Bex 1857, Bex - Saint-Maurice 1860, Lausanne - Villeneuve 1861, Cossonay - Vallorbe 1870, Vallorbe - Pontarlier 1875.

<sup>16</sup> F. Bonjour, o. c., p. 236. — ACFF Jougne - Eclépens, Lettre du Canton de Vaud à S. E. M. Kern, Ministre à Paris, 24 mai 1870.

<sup>17</sup> L'achat des terrains pour le parcours de Lausanne à Villeneuve, soit 30 km, coûta cinq millions de francs, dont une partie fut payée par le Canton de Vaud. Cf. W. Fraisse : *Notice historique sur les chemins de fer dans le Canton de Vaud*, Lausanne, 1863, p. 140.

## Demande de concession Béguin et Franel pour une ligne Villeneuve-Martigny-Aoste

Le 7 septembre 1852, le Conseil d'Etat vaudois annonçait à celui du Valais<sup>18</sup> que MM. Béguin et Franel, de Paris et Vevey, lui avaient adressé un projet de concession d'un chemin de fer de Villeneuve à Martigny, devant se relier à une route carrossable allant à Aoste en passant par Menouve. Il pensait qu'il serait indiqué d'y intéresser d'abord la commission du port de Gênes pour pouvoir ensuite en discuter efficacement avec le Gouvernement sarde.

Ce projet fut déposé sur le bureau du Grand Conseil vaudois, mais n'y fut pas discuté. Par contre, il le fut abondamment en Valais.

Le tracé prévoyait la traversée du Rhône vers Illarsaz, laissant ainsi de côté Aigle, Ollon et Bex, de même que la région Vouvry - Bouveret. Dans les négociations qui suivirent, le Valais exigea l'adjonction des embranchements *Martigny - Sion* et *Illarsaz - Bouveret*, ce dernier avec traction des trains par chevaux. Le Canton s'offrait à fournir les terrains et les bois nécessaires à la construction. L'Etat pensait fournir surtout des terrains communaux, non cultivables, sans être tenu de les payer. Il comptait en outre réaliser une économie de 6000 francs par an sur les transports de sel, soit l'équivalent d'un capital de 120 000 francs<sup>19</sup>.

Discuté en premier débat au Grand Conseil à Sion le 21 octobre 1852<sup>20</sup>, le projet ainsi modifié fut bien accueilli. Signalons spécialement l'intervention de M. Rion en faveur du chemin de fer :

... il faut tirer parti des circonstances pour procurer du travail à des populations que la maladie des pommes de terre, celle du bétail, des mauvaises récoltes de céréales, les gelées du printemps et les inondations de l'automne jetteront dans une grande pénurie au courant de l'année prochaine...

Il se trouva cependant un correspondant signant « un citoyen propriétaire à Vionnaz » pour contester la nécessité de l'embran-

<sup>18</sup> ACV Menouve, N° 24.

<sup>19</sup> *Courrier du Valais*, 14 octobre 1852. — Nous suivons de préférence l'usage des administrations CFF et PTT qui écrivent *Bouveret* plutôt que *Le Bouveret*.

<sup>20</sup> *Ibidem*, 28 octobre 1852.

chement vers le Bouveret<sup>21</sup>. Il prétendait que le vote du Grand Conseil avait été « enlevé à la course » et soulignait certaines incertitudes encore pendantes.

Ceci fit bondir le Conseiller d'Etat Hippolyte Pignat, de Vou-vry, qui répondit de bonne encre, déclarant

ne pas réfuter un « citoyen de Vionnaz, mais bien un patricien ». Le Conseil d'Etat ne pouvait pas faire moins que n'ont fait dans le temps nos anciens maîtres du Haut-Valais et leurs représentants, nos anciens gouverneurs, qui, dans leurs tractations avec les Bernois, maîtres du Pays de Vaud, ont constamment exigé et obtenu que les intérêts des deux rives du Rhône, jusqu'au lac, soient traités sur un même pied.

Sur quoi deux patriciens de Sion, MM. Antoine de Riedmatten et Ferdinand de Torrenté jugèrent à propos de déclarer qu'ils n'étaient pas les auteurs de la lettre en question<sup>22</sup>.

Cependant MM. Béguin et Franel, qui étaient à la tête d'un groupe financier de Paris, insistaient pour une décision définitive. C'est pourquoi ce problème fut repris dans des séances extraordinaires du Grand Conseil les 21, 22 et 23 novembre 1852, séances tenues en grande partie à huis-clos.

Il n'est pas possible de se faire une image exacte des débats, faute de détails dans les comptes rendus ; mais en se basant sur les polémiques des journaux, on peut les résumer comme suit :

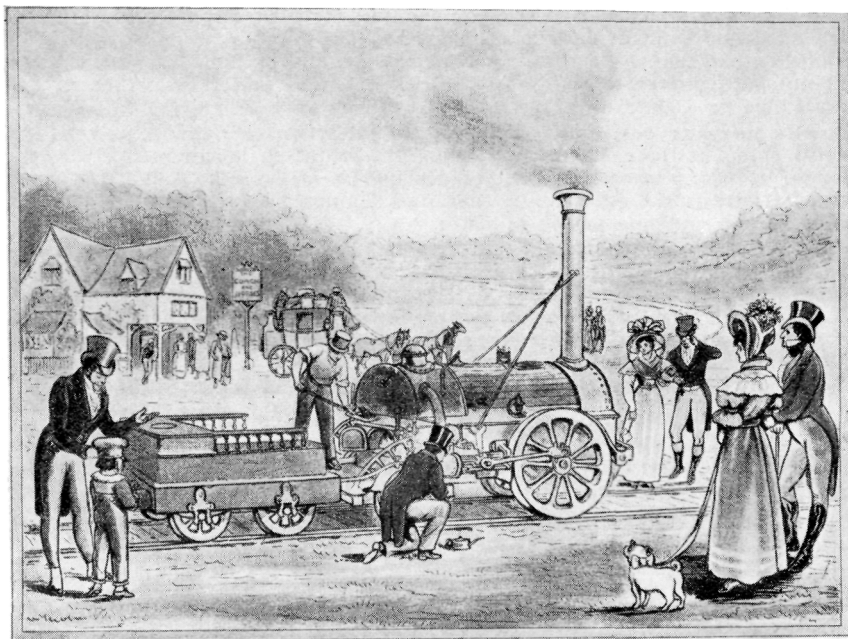
L'embranchement vers Bouveret semblait superflu aux concessionnaires qui estimaient que le port de Villeneuve suffirait, en attendant le prolongement de la ligne vers Lausanne. Mais on répliquait en Valais que rien n'était moins sûr que ce prolongement et qu'il fallait soutenir bateliers et habitants du Bouveret. Enfin le tracé était critiqué du côté vaudois et on demandait le passage du Rhône « sous le rocher de Saint-Triphon », pour desservir Aigle. Le Valais voulait également des locomotives sur l'embranchement du Bouveret au lieu de la traction à chevaux, etc.

M. Béguin et M. Martin, de Vevey, président du Grand Conseil vaudois, discutèrent verbalement nombre de points en litige, à Sion, durant les séances du Grand Conseil, d'où, plus tard, de très vives polémiques entre M. Martin et M. Hippolyte Pignat, le Conseiller d'Etat valaisan, qui, dans cette affaire, défendait avec bec et ongles la ligne du Bouveret<sup>23</sup>.

<sup>21</sup> *Ibidem*, 11 novembre 1852.

<sup>22</sup> *Ibidem*, 14 novembre 1852.

<sup>23</sup> *Ibidem*, 3, 10, 20, 24 février 1853. — *Nouvelliste vaudois*, 29 janvier 1853.



### **L'ancien et le nouveau mode de voyager en Angleterre vers 1830**

Locomotive « La Fusée »

Finalement le Grand Conseil adopta la concession avec les modifications qu'il jugea utiles. Présentée à MM. Béguin et Franel, ceux-ci la refusèrent.

Le Grand Conseil tint alors une séance le 30 novembre 1852, dans laquelle il annula la concession et autorisa le Conseil d'Etat à chercher un nouveau concessionnaire. C'est ainsi que le Valais fut jeté dans les bras du célèbre La Valette.

Tenant compte du vœu exprimé par les autorités vaudoises, le Conseil d'Etat du Valais avait délégué un de ses membres, le D<sup>r</sup> Claivaz, à Turin et à Gênes. Celui-ci mande de Turin, le 29 octobre 1852, au Gouvernement valaisan <sup>24</sup> :

Nous nous trouvons à Turin dans le plus mauvais moment qu'on n'ait jamais pu choisir. Crise ministérielle complète, tiraillements, craintes, espérances de part et d'autre. Le ministre aujourd'hui ne sait pas s'il sera ministre demain et n'ose nous faire part que de ses impressions personnelles.

<sup>24</sup> ACV, Menouve, N° 24.



Paléocapa, Ministre des Travaux Publics, est bien disposé pour l'ouverture du Grand-Saint-Bernard, mais a déclaré que si nous voulions mettre en avant le grand tunnel d'en bas, nous faisons manquer le tout. Les MM. d'Aoste ont été particulièrement effrayés de nous entendre parler de ce tunnel qui aurait plus de 6 000 m et exigerait un travail de 15 à 18 ans.

« Je ne veux pas, dit le ministre, me jeter dans les rêves, je veux du positif et du pratique. Qu'on s'en tienne au projet de la conférence d'Aoste et nous mettrons la main à l'œuvre dès que le Valais aura signé des engagements positifs. » C'est dans ce sens que la question sera posée devant les Chambres et soutenue par le Ministre.

Voilà où nous en sommes. Je vous informe pour que vous n'alliez pas conclure définitivement avec MM. Béguin et Franel avant mon arrivée. Vous verrez déjà que nous nous trouvons entre deux feux. D'un côté la conférence d'Aoste, de l'autre la Compagnie qui ne rêve que de grand tunnel. Le Valais se verra forcé d'aviser aux moyens de concourir au percement du petit tunnel ou renoncer au passage par le Saint-Bernard.

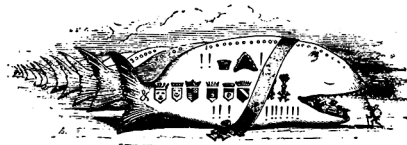
Je vais à Gênes. Je n'ai pas pu voir M. de Cavour.

Cette fin de non-recevoir sarde ne découragea nullement les autorités valaisannes et vaudoises, lesquelles continuèrent à lutter pour l'abaissement du tunnel de Menouve ou le changement de tracé, sous l'Hospice ou par le Val Ferret.

## II

# PÉRIODE DE LA VALETTE

Etudes des tracés  
Concessions et formation des Sociétés



Les requins de la finance...

## Le Dr Claivaz à la recherche d'un concessionnaire

Le jour même du retrait de la concession Béguin et Franel, le 30 novembre 1852, le Conseil d'Etat écrivait au Docteur en Droit Joseph-Hyacinthe Barman<sup>25</sup>, alors Chargé d'affaires de la Confédération suisse à Paris, pour le renseigner sur les événements, lui demander conseil et l'aviser que le Dr Claivaz allait partir pour Genève, Paris et Londres, afin de chercher un concessionnaire pour le chemin de fer<sup>26</sup>.

Le Dr Barman était particulièrement qualifié pour une telle consultation. Exilé du canton à la suite des événements de 1844, il était entré dans la maison de banque Dassier à Paris<sup>27</sup>, où il s'occupait spécialement du contentieux et apprit à connaître à fond les questions de chemin de fer. Le Genevois Dassier, président du Conseil d'administration de la Compagnie Paris - Lyon, puis de celle du PLM, section Nord, était l'un des grands spécialistes des chemins de fer.

Le Dr Barman, nommé, le 22 mai 1848, Chargé d'affaires de la Confédération suisse à Paris, avait conservé de bonnes relations avec M. Dassier, comme on peut le voir dans sa correspondance adressée au Conseil fédéral<sup>28</sup>. Ses exposés sur les questions de chemins de fer sont logiques et pleins de bon sens<sup>29</sup>.

Il répond par retour du courrier<sup>30</sup> :

Je verrai avec plaisir le Dr Claivaz, mais, à mon sens, vous ne pouvez traiter utilement qu'avec une des Compagnies qui sollicitent ou ont déjà obtenu des concessions en Suisse. C'est donc de ce côté-là que je vous engage à tourner vos regards, en vous entendant avec Vaud et Genève.

<sup>25</sup> Voir *Annales Valaisannes*, 1952, Nos 3-4.

<sup>26</sup> ACV Chemin de fer, III, f 8 1.

<sup>27</sup> ACG Papiers J.-J. Rigaud.

<sup>28</sup> AF Correspondance du Chargé d'affaires de Paris.

<sup>29</sup> Il a publié une brochure : *Simplon, Gothard et Lukmanier*, Neuilly, 1861.

<sup>30</sup> ACV Chemin de fer, III, f 8 1.



**Joseph-Hyacinthe Barman**

(1800-1885)

de Saint-Maurice

Docteur en droit de l'Université de Turin  
président du Tribunal du District de Saint-Maurice

député aux Diètes cantonale et fédérale

1<sup>er</sup> président du Grand Conseil valaisan

ministre plénipotentiaire de Suisse à Paris, colonel fédéral

auteur de plusieurs publications parmi lesquelles il faut signaler ici

*Simplon, Saint-Gothard et Lukmanier* (1861)

dans laquelle Barman expose les avantages du premier de ces cols sur les autres.

Il fut aussi président du Conseil d'administration de la Compagnie du Simplon,  
de 1875 à 1880.

M. Claivaz part pour Genève. Là, il entre en contact avec James Fazy qui le renvoie aux financiers genevois<sup>31</sup> précisément occupés à mettre sur pied la Compagnie de l'Ouest-Suisse avec des capitaux anglais et suisses<sup>32</sup>.

Voici sa lettre, datée du 8 décembre 1852 de Genève :

Les Genevois, qui nous félicitent beaucoup d'avoir rompu avec Béguin, regardent comme un événement heureux pour Genève que la ligne Villeneuve - Martigny ne soit pas un fait accompli. Cette ligne favorisait la décision à prendre pour Salins et Jougne, ligne que Genève veut anéantir à tout prix. Les entretiens que je viens d'avoir avec les hommes de la Compagnie de l'Ouest, me prouvent d'une manière fort évidente que nous n'avons rien à faire avec elle dans le moment actuel et que cette Compagnie, dont les fils sont tenus par les financiers de Genève, n'a en vue que le commerce par le Mont-Cenis ; elle n'entrerait pas plus dans nos vues que la Compagnie Béguin.

<sup>31</sup> Groupe d'anciennes banques genevoises sous la direction de MM. Lombard et Odier.

<sup>32</sup> ACV Chemin de fer, III, f 8 1.

Des hommes initiés dans les affaires et mes amis en particulier m'ont dit à l'oreille que les Genevois nous donneraient de l'eau bénite de cour, mais que cette eau serait saturée d'opium.

M. de Grimaldi<sup>33</sup> doit voir la société de l'Ouest. Dans ces conditions, je ne rentre pas à Sion, mais pars pour Paris avec l'« Inversable »<sup>34</sup>. Ce sera plus long que dans ce petit Genève.

Ce n'est pas sans une lutte assez vive que j'ai pris le parti de continuer ma route.

Je finis en faisant des vœux pour que notre Constituante se persuade que les chemins de fer sont établis pour aller en avant et non pas pour aller en arrière.

Ce refus fut de nouveau une conséquence de la hâte excessive apportée à l'étude de cette affaire par les deux parties, car, à ce moment-là, la Compagnie de l'Ouest-Suisse venait de se constituer (ses statuts furent approuvés le 27 novembre 1852 par le Conseil d'Etat vaudois) avec une concession comprenant la ligne de Morges et Lausanne à Yverdon. De là, la réponse négative à une question si importante posée verbalement, à brûle-pourpoint, en passant. Car, le 10 juin 1853 déjà, Vaud accordera à cette Compagnie les prolongements de Morges à Coppet et d'Yverdon à Faoug, tout en posant comme condition le principe de l'établissement de la ligne Jougne-Massongex, dont nous aurons à reparler.

De Paris, le D<sup>r</sup> Claivaz envoie un certain nombre de lettres au Conseil d'Etat valaisan par lesquelles nous apprenons les difficultés de ses recherches<sup>35</sup> :

Paris, le 13 décembre 1852

J'ai vu M. Barman qui porte un grand intérêt à l'affaire, naturellement. Mais il est loin de voir les choses du même œil que notre Grand Conseil, vous l'aurez déjà compris par la lettre qu'il vous a envoyée à ce sujet. M. Grimaldi s'occupe surtout de sa ville de Salins.

Le 15 décembre 1852 :

M. Barman ne pouvant pas être d'une aussi grande utilité que nous l'avions pensé, je dois voler de mes propres ailes. J'ai une dizaine de personnes à voir.

<sup>33</sup> Qui s'occupait d'une concession Dôle - Salins - Pontarlier.

<sup>34</sup> Genre de diligence avec la partie arrière abaissée pour augmenter la stabilité de la voiture. Le Musée des PTT à Berne en possède un dessin à la plume. Sur la voiture se lisent les inscriptions : *Genève - Paris, Inversable, Voiture transportée sur le chemin de fer.*

Le titre du dessin : *Berline Parisienne, système „Inversable” par Viset à Paris 1851.*

D'après l'horaire de 1852 du même musée, le trajet Genève - Paris variait entre 26 h  $\frac{1}{4}$ , 27 h  $\frac{1}{2}$ , 30 h et 30 h  $\frac{1}{2}$ , selon les courses, la voiture étant transportée avec ses voyageurs par chemin de fer de Châlons ou de Mâcon à Paris.

<sup>35</sup> ACV Chemin de fer, III, f 8 1.

La vie de Paris est assommante pour y faire des affaires dans un temps donné : c'est tous les jours un certain nombre d'heures de courses perdues, beaucoup de fatigues sans résultat.

Je verrai Béguin demain, il s'applaudira sans doute que notre Grand Conseil n'ait pas ratifié le projet de concession, si M. Barman lui a dit toute sa pensée qu'un pareil projet était inacceptable pour une Compagnie.

### Encore le 15 décembre 1852 :

Hier je fus mis en rapport avec un agent de change auquel j'exposai nos affaires de chemin de fer.

M. Barman ne trouve aucun moyen de m'être utile et persiste à trouver nos projets non réalisables aussi longtemps que la ligne valaisanne reste isolée d'une ligne vaudoise et que la question de la route du Saint-Bernard n'est pas terminée.

M. Béguin maintient son projet. Je vais dire à M. Barman de sonder le terrain auprès de M. Bartolony<sup>36</sup>, le grand moteur du général Dufour pour la ligne sur Genève ; à la vérité j'attends peu de chose de ce côté-là, vu qu'il travaille dans les intérêts du Mont-Cenis.

Je [ne] suis guère avancé dans ce monde de Paris où l'on distingue difficilement l'escroc de l'homme d'honneur.

Le 19 décembre 1852, M. Claivaz cite encore une fois l'opinion du D<sup>r</sup> Barman :

traiter avec Vaud pour Lausanne - Saint-Maurice. Ne pas songer à Bouveret et faire contribuer Vaud au tunnel du Grand-Saint-Bernard, sans lequel le chemin de fer n'est pas possible.

Deux jours après, il écrit qu'il a soumis un programme à plusieurs personnes — sans les nommer — et il demande l'approbation du Conseil d'Etat, qui la lui donne le 24 décembre.

Malheureusement, à ce point précis où nous voudrions connaître des détails sur son premier contact avec La Valette, il n'écrit pas, ou bien les lettres sont égarées...

Et le fil de l'histoire se renoue le 11 janvier 1853, jour où est signé à Paris le projet de concession Bouveret - Sion par le D<sup>r</sup> Claivaz et le notaire H. Pignat, tous deux en qualité de Conseillers d'Etat et sous réserve de la ratification cantonale et fédérale.

L'autre partie signe : Adrien de La Valette, propriétaire à Paris, tant en son nom qu'au nom de ses associés.

Si nous récapitulons les événements, nous voyons que le D<sup>r</sup> Claivaz a soumis son programme aux intéressés le 21 décembre

<sup>36</sup> La Compagnie du Lyon - Genève sera fondée par Bartolony, le Général G.-H. Dufour et le banquier Chr. Kohler en 1853.

1852, reçu l'approbation de Sion le 24. La concession est signée le 11 janvier 1853. Le 22 janvier déjà c'est le Grand Conseil à Sion qui la ratifie et dix jours après, les 1<sup>er</sup> et 2 février, les Chambres fédérales à Berne en font autant<sup>37</sup>.

Il a suffi ainsi de 22 jours, dès la signature de la concession à Paris, pour obtenir toutes ces ratifications : les affaires ne traînaient pas au bon vieux temps des diligences et des « Inver-sables »...

Ce fut cependant encore une fois une bien grande précipitation dans une affaire si importante, si nouvelle et si compliquée. Et tout ceci sans plans, ni études, ni devis. La Valette n'avait jamais vu le pays !

Faute de s'être entouré des conseils de gens expérimentés ou de n'avoir pas suivi ceux du D<sup>r</sup> Barman, le Valais s'engageait dans une singulière aventure.

Vingt ans après, en 1872, le Conseil d'Etat du Valais chargera le D<sup>r</sup> Barman, alors retiré dans sa belle propriété de La Tuilière à Saint-Maurice, de la rédaction d'un mémoire de 31 pages, adressé au Conseil fédéral<sup>38</sup>, pour demander le retrait de la concession fédérale à M. de La Valette. Et le D<sup>r</sup> Barman deviendra le Président du Conseil d'administration de la Compagnie du Simplon, qui succédera aux deux sociétés disparues dans la tourmente.

## Le Comte Adrien de La Valette

Qui était donc ce « comte » de La Valette, qui allait jouer un si grand rôle dans la vie du Valais ? Il est assez difficile de trouver des renseignements complets à son sujet.

Voici ceux que l'on trouve dans le *Dictionnaire Universel des Contemporains* de Vapereau, édition Hachette, 1870 :

La Valette (Adrien, Comte de), journaliste et administrateur français, né à Paris en 1814 d'une famille connue par ses sentiments légitimistes. S'occupa pendant la monarchie de Juillet de l'étude des sciences et de leurs applications et, avec l'aide de MM. Bailly de Merlieux et Jullien (de Paris), rédigea plusieurs publications périodiques. Après les journées de février 1848, pendant

<sup>37</sup> ACFF S. 2. Concession Bouveret - Sion.

<sup>38</sup> *Ibidem*, Mémoire au Conseil fédéral, Sion 1872.

lesquelles il passe pour avoir sauvé le jeune duc de Chartres, il envoya, le 26, à la *Gazette de France*, qui ne l'inséra pas, une protestation contre l'adoption de la forme républicaine avant la convocation d'une assemblée. Le 29 du même mois, il créait au parti royaliste un organe politique important dans le journal l'*Assemblée Nationale*, feuille qui, entre les mains d'illustres hommes d'Etat du dernier régime, se dévoua au système de la fusion entre les deux branches de la maison de Bourbon. Plusieurs fois poursuivi, averti ou suspendu (1852-56), ce journal s'était transformé récemment sous le titre du *Spectateur* (juin 1857), lorsqu'il fut définitivement supprimé à la suite de l'attentat du 14 janvier 1858 (Orsini).

Monsieur le Comte de la Valette, mêlé au mouvement industriel de ces dernières années, était administrateur du chemin de fer de la ligne d'Italie et vice-président de son Conseil d'Administration avant les désastres financiers qui amenèrent la liquidation de la Compagnie.

Chargé de la réorganisation, il y parvint après bien des peines et des vicissitudes en grande partie grâce à l'ascendant de sa personne et de sa parole dans les réunions générales d'actionnaires. En 1868, il fit l'inauguration très solennelle de la section de Sion à Sierre, puis, en vue d'achever la traversée du Simplon, il ouvrit avec éclat une souscription publique d'obligations donnant lieu à un tirage à lots de 3 1/2 millions ; elle fut couverte avec un certain entrain. Le Comte Adrien de La Valette a recueilli dans ses voyages des collections considérables d'objets d'art pour lesquelles il avait entrepris de se construire à Paris un hôtel monumental, resté inachevé.

Un journal<sup>39</sup> ajoute encore que, complètement ruinées, ses deux filles durent se résoudre à faire du théâtre pour subsister.

L'état-civil de notre personnage nous est révélé dans une brochure<sup>40</sup> où sont attaqués MM. La Valette et le D<sup>r</sup> Claivaz, ce qui donna lieu à un procès en diffamation. Voici son extrait d'état-civil, certifié conforme par le maire de Murasson : le 5 janvier 1813, à 11 heures du matin.

Acte de naissance de Pierre-Marie-Joseph-Adrien Morlhon-Lavalette, né hier à 4 heures du matin, fils de Michel-Auguste-Antoine Morlhon-Lavalette, chef d'institution, né à Murasson, département de l'Aveyron, etc.

Il était donc de la famille Morlhon, bien connue en Auvergne. Un sien cousin, Mgr Joseph-Auguste-Victorin de Morlhon, fut évêque du Puy, mort en 1862 ; sa statue en bronze se trouve au Puy, au pied de la grande statue de Notre Dame de France, fondue avec deux cents canons pris à Sébastopol<sup>41</sup>. Auparavant, son grand-oncle, Mgr André-Etienne-Antoine de Morlhon, mort en 1828, avait été archevêque d'Auch. Et le père de notre concessionnaire fut capitaine attaché à l'Etat-Major du général de Bourmont qui quitta l'armée française en passant à l'ennemi à la veille de la bataille de Ligny<sup>42</sup>.

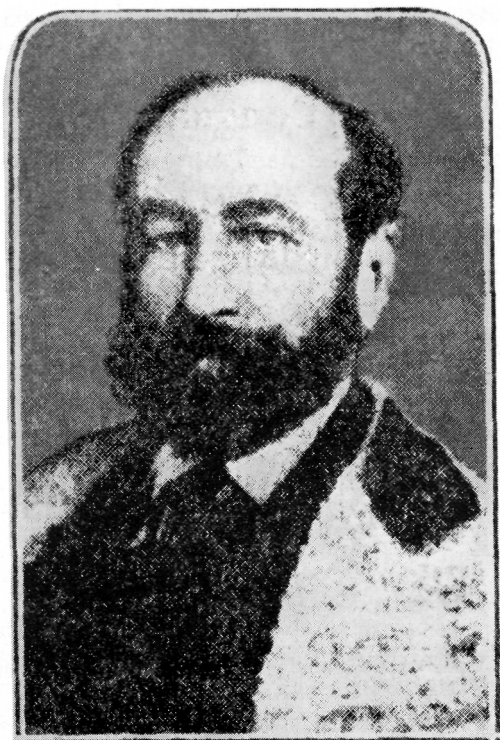
<sup>39</sup> *Nouvelliste valaisan*, 3 avril 1959.

<sup>40</sup> ACFF S. 1. Brochure : *Lettre aux actionnaires*, Paris, 1861.

<sup>41</sup> Mayor : *Du Jura aux Pyrénées*, Lausanne, Amaker, 1900.

<sup>42</sup> Brochure de La Valette : *Réponse à la lettre aux actionnaires*.





**Le Comte Adrien de La Valette**

(1813-1886)

Photographie publiée par H. Friderich  
dans la *Tribune de Genève*

La Valette fut également président de la Société des Inventeurs de France<sup>43</sup>.

D'après un autre renseignement<sup>44</sup>, son nom aurait figuré parmi ceux des promoteurs d'une petite ligne ferrée locale dans la région du Sud-Ouest. Il s'agit, pensons-nous, d'une de ces lignes secondaires absorbées par le Grand-Central de France sur lequel nous reviendrons.

<sup>43</sup> ACV Chemin de fer, III, f 8, dossier 26 : Lettre de La Valette au Conseil d'Etat, 17 mai 1866.

<sup>44</sup> Stockmar, *o. p.*, cité p. 20.

Quant à l'*Assemblée Nationale*, journal créé par lui, il causa beaucoup de tracas au D<sup>r</sup> Barman. Par des articles violents, ce journal attaquait sans cesse le Gouvernement valaisan et le Conseil fédéral, notamment au sujet de la vente des biens séquestrés de l'Hospice du Grand-Saint-Bernard, et il se refusait à accepter les mises au point envoyées par l'entremise du Chargé d'affaires par le Conseil d'Etat du Valais ou par le Conseil fédéral.

Voici un exemple du style employé par ce journal <sup>45</sup> :

Légation de Suisse N° 34  
Au Conseil Fédéral

Paris, le 13 mai 1853

Très honorés Messieurs,

J'ai l'honneur de vous envoyer, par ce courrier, le numéro de l'*Assemblée Nationale* où on lit ces mots : « nous maintenons donc tout ce que nous avons dit contre ce ramassis de voleurs et de bandits qui exercent la dictature révolutionnaire en Suisse. Nous trouvons que les grandes puissances de l'Europe manquent à tous leurs devoirs en laissant durer un pareil gouvernement ».

Le D<sup>r</sup> Barman ajoutait :

C'est le nec plus ultra de l'insolence et de la rage, dirigées non seulement contre le Conseil fédéral, mais contre le législateur suisse.

Il faut dire que l'état d'esprit des milieux légitimistes à l'égard des affaires du Grand-Saint-Bernard était répandu même dans les sphères gouvernementales impériales, témoin cette lettre du D<sup>r</sup> Barman au Conseil d'Etat du Valais, datée du 20 mars 1852, et relative à une mise au point de cette autorité, refusée par l'*Assemblée Nationale* <sup>46</sup> :

J'en parlai aussi à M. Turgot que je savais avoir été assailli de réclamations pour intervenir au nom de la France compromise.

Je dois dire que mes explications ont paru produire peu d'effet sur un esprit prévenu. M. Turgot croit, sans doute, comme tant d'autres, que les religieux du Saint-Bernard sont des anges au moins de 1<sup>re</sup> catégorie, aussi au-dessus des mortels qu'ils le sont par leur séjour...

Il est donc assez curieux que le D<sup>r</sup> Claivaz, représentant les autorités valaisannes tant décriées, soit précisément tombé sur un si farouche anti-républicain. On peut admettre que ce n'est

<sup>45</sup> AF Correspondance du Chargé d'affaires de Suisse à Paris, KE 357.

<sup>46</sup> ACV Département de l'Intérieur, Grand-Saint-Bernard, Correspondance 1802-1856.

pas le Dr Barman qui le lui a recommandé, comme l'a cru Jos. Stockmar <sup>47</sup>.

La Valette est mort à Paris le 10 janvier 1886 (*Dict. Vapereau*, 1893). Il avait repris la rédaction du journal *L'Assemblée Nationale* au siège même de l'ancienne Compagnie d'Italie (*La Réforme financière*, 23 juin 1878).

## La concession Bouveret-Sion du 11 janvier 1853

Lors de son contact à Genève avec M. Faesch, président de l'Ouest-Suisse, M. Claivaz avait déclaré <sup>48</sup> que le Valais offrait de céder les terrains, d'exécuter les travaux de terrassement et enfin de fournir les bois nécessaires pour toutes les constructions, traverses, etc.

A Paris, la même offre est faite à La Valette, toutefois en limitant cette fourniture et ces travaux au montant maximum de 1 million et demi de francs et moyennant une avance d'un million, portant intérêt à 3 %. En outre, la Compagnie devait participer par 300 000 francs au percement d'un tunnel au Grand-Saint-Bernard <sup>49</sup>.

Mais la concession signée par les deux parties allait bien au-delà de ces offres.

Elle mettait à la charge du Valais : la fourniture de tous les terrains (pour deux voies) et de tous les bois nécessaires, l'exécution des terrassements pour une voie et celle des travaux d'art pour deux voies. Ceci soit à titre de subvention, soit à titre de souscription dans le capital de la Compagnie (article 10).

Un montant de 1 400 000 francs devait être réservé sur le capital social pour être mis à la disposition du Valais au fur et à mesure des travaux et 200 000 francs versés, en dépôt de banque, comme cautionnement.

<sup>47</sup> Stockmar, o. c., cité. p. 20.

<sup>48</sup> ACFF Procès-verbal du Conseil d'administration de l'Ouest-Suisse, séance du 14 décembre 1852.

<sup>49</sup> ACV Chemin de fer, III, f 8 1.

Enfin il devait être tenu compte au Valais, en actions libérées au pair, de l'excédent des dépenses auquel pouvaient donner lieu ces fournitures et ces travaux (article 12).

Ainsi La Valette prenait à sa charge une dépense facile à chiffrer (rails, ballast, pose de la voie, bâtiments divers, matériel fixe et roulant, le tout sans les bois à fournir par le Valais). Il laissait à la charge du Valais tout l'imprévu, tout l'inconnu.

Il est probable que les négociateurs ont admis le paiement en actions libérées au pair pour le surcroît des dépenses au-delà des 1 400 000 francs comme un paiement sûr, alors que rien n'était moins certain. Nous verrons plus tard la portée financière de cet engagement.

Enfin l'article 14 prévoyait que les concessionnaires ne seraient point tenus de verser au Valais les 1 400 000 francs s'ils préféraient se charger eux-mêmes de tous les déboursés relatifs aux terrassements, remblais et travaux d'art, en ne laissant au Valais que la fourniture des terrains et des bois. La Valette se chargea des travaux comme nous le verrons plus loin.

Dans un article 18, La Valette trouve moyen de prévoir encore que, pendant les dix premières années de la concession, tous les intérêts et dividendes des actions attribuées au Valais serviront à garantir le service de 4 % d'intérêt payable par préférence aux autres actionnaires.

Parmi les autres clauses intéressantes de la concession, signalons l'obligation de favoriser le dessèchement de la plaine et le diguement du Rhône. Il était prévu un minimum de deux trains par jour dans chaque sens avec vitesse *moyenne* de 35 km à l'heure. Le prix du transport des voyageurs était fixé à 12, 8 et 6 ct par km pour les 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes (pas de billet double course).

Dans une annexe à la concession, l'Etat du Valais s'engageait à construire la route de Martigny à l'entrée du tunnel de Proz ou de Menouve. De son côté, la Compagnie s'engageait à contribuer par 300 000 francs au maximum au percement du tunnel.

Nous reviendrons sur ces questions en parlant de la nouvelle concession accordée le 27 novembre 1854 à La Valette.

## La Valette demande la concession Lausanne-Valais

Sa concession en poche, La Valette commence à étudier les problèmes d'exécution et il s'aperçoit qu'il s'est en quelque sorte enfermé dans une trappe s'il ne réussit pas à créer une liaison hors Valais. Il s'adresse pour cela au Canton de Vaud.

Celui-ci était précisément en tractations avec la Compagnie de l'Ouest-Suisse à laquelle il imposa, dans la concession accordée le 10 juin 1853 pour les prolongements Morges - Coppet et Yverdon - Faoug, une clause l'obligeant à construire la ligne Jougne - Saint-Maurice à des conditions diverses selon ses différents tronçons. L'Etat se réservait en outre le droit de traiter pour l'un ou l'autre des tronçons ou pour leur ensemble avec d'autres Compagnies.

En même temps, Vaud était en pourparlers avec M. de Grimaldi, Administrateur des Salines de l'Est. Ce dernier était à la tête d'un groupe de financiers qui avait obtenu la concession d'une ligne de (Dijon) Dôle à Salins. Il en étudiait le prolongement vers Pontarlier et, de là, d'une part vers Neuchâtel - Zurich et le Lukmanier, d'autre part, par Jougne et le Valais vers l'Italie. Grimaldi était un important actionnaire de l'Ouest-Suisse. Il fut chargé de faire des études pour l'ensemble de la ligne Jougne - Saint-Maurice, lesquelles, terminées fin 1853, coûtèrent 34 369 francs 65 cent., montant remboursé pour la moitié par le Canton de Vaud et pour un quart par la Compagnie de l'Ouest.

Ces études, faites par l'ingénieur Tourneux, amenèrent celui-ci à visiter la région du Saint-Bernard, d'entente avec le Gouvernement du Valais, auquel il écrivit le 5 août 1853 : <sup>50</sup>

Le chemin de fer aurait beaucoup de peine à porter la voie de fer pour les voyageurs dans vos montagnes plus haut que Martigny. Mais, par contre, il serait très facile d'établir une route entre Martigny et Aoste, une voie carrossable à pentes assez douces pour que les chevaux puissent la parcourir au grand trot, à la montée comme à la descente. Pour cela il faut aménager avec soin l'inclinaison de la pente et faire un percement sous le Saint-Bernard.

Il ne faudrait pas le faire au lieu dit Menouve, trop haut, mais bien vers la cantine de Proz, pour déboucher vers Saint-Rhémy (souterrain de 5 km).

La route devrait être assez large pour y comprendre une voie de fer pour marchandises avec remorque par chevaux.

<sup>50</sup> ACV Menouve, N° 24.

Ces suggestions amenèrent Valais et Vaud à de très longues négociations avec Turin pour l'abaissement du tunnel de Menouve et pour examiner d'autres tracés : par le Val Ferret, sous le col des Fourchons, et sous l'hospice, du bas de la Combe des Morts à la cantine italienne.<sup>51</sup>

C'est alors que toutes ces questions étaient en discussion et absorbaient les autorités vaudoises, que La Valette, accompagné par MM. Claivaz et H. Pignat, se présenta au Château de Lausanne le 30 mai 1853 pour demander une concession Lausanne - Valais<sup>52</sup>. Ces trois Messieurs eurent de longues discussions avec M. Blanchenay, Conseiller d'Etat vaudois, lequel expliqua ensuite au Grand Conseil que La Valette était fort pressé :

Il semblait qu'on devait traiter séance tenante, *currente calamo*. La Valette n'avait pas de plans, pas d'avant-projet, mais un simple croquis. Il ignorait le coût de la construction et ne savait même pas le nombre de km du trajet à construire : il y avait néant complet.

Malgré cela, ne voulant négliger aucune chance, un projet de concession lui fut demandé. Le Grand Conseil vaudois en discuta dans ses séances des 10 et 11 juin 1853<sup>52</sup>.

Deux points retinrent surtout l'attention de l'assemblée. Le passage du Rhône était de nouveau prévu « entre Chessel et Aigle », mais la Compagnie s'engageait à faire, sur la rive droite, une gare devant Aigle et une devant Bex, à relier chacune par une ligne et un pont à la ligne valaisanne, les tarifs étant calculés comme si ces gares étaient situées sur la ligne principale.

Ce singulier compromis n'eut évidemment pas l'assentiment des intéressés et le Grand Conseil proposa la traversée : « entre Chessel et Monthey », ce qui permettait de desservir Aigle et d'assurer la jonction à Monthey ou près de Monthey.

Le deuxième point concernait les conditions financières. La Valette demandait au Canton de Vaud une garantie d'intérêt de 3,5 % pour un montant maximum de 14 millions et pour une durée de 15 ans.

Le Grand Conseil était disposé à faire un sacrifice, car il se rendait bien compte que sans cela le passage très coûteux de Lavaux n'était pas possible. Mais en face de l'incertitude causée par l'absence d'études et ne connaissant pas la portée financière exacte d'un engagement, il ne voulut pas admettre une clause aussi peu sûre.

Prudence qui s'imposait car le Grand Conseil venait précisément de discuter et de critiquer la précipitation mise par lui-même

<sup>51</sup> *Ibidem*.

<sup>52</sup> *Bulletin du Grand Conseil vaudois*, juin 1853.

dans l'approbation de la concession pour la ligne Morges et Lausanne à Yverdon accordée en juin 1852 à M. Sulzberger (qui devint propriété de l'Ouest-Suisse), laquelle donnait lieu à d'innombrables difficultés d'application. Il ne voulait pas retomber dans la même erreur. Et c'est ainsi que le problème fut renvoyé au Conseil d'Etat pour étude plus complète, étant entendu que l'on pourrait continuer à discuter avec La Valette mais à la condition que la ligne passe par Aigle et Bex pour joindre Saint-Maurice.

## La Valette esquisse un premier coup de pioche

En attendant le résultat des études en cours le temps passait et le Valais, comme sœur Anne, ne voyait rien venir. Cependant la concession exigeait le début des travaux dans les 15 mois après la signature de la ratification, sous peine de déchéance. Ce délai expirait fin avril 1854.

C'est pourquoi La Valette fit exécuter quelques vagues travaux sans importance. Et le Conseil d'Etat, bon prince, annonça au Conseil fédéral que les travaux avaient commencé le 29 avril. Cette autorité se borna à envoyer une carte Dufour en priant le Conseil d'Etat d'y faire dessiner le tracé du chemin de fer et l'emplacement des gares...

La Valette avait proposé une fête d'inauguration des travaux, mais le Conseil d'Etat la jugea superflue<sup>53</sup>.

Le 2 février 1853 déjà, La Valette avait passé avec l'entreprise Hunebelle et C<sup>ie</sup> de Paris un traité d'entreprise<sup>54</sup> par lequel celle-ci se chargeait de construire à forfait, pour le prix de 12 millions et demi de francs toute la ligne de Bouveret à Sion. Dans ce prix était compris l'apport de la concession pour un demi million<sup>55</sup>, tous les travaux, le matériel fixe et roulant, les gares, etc. En un mot : tout, sauf les terrains et les bois à fournir par le Valais. Et encore, La Valette, recevant les bois, s'était réservé de les facturer à l'entreprise !

<sup>53</sup> *Protocole du Conseil d'Etat*, Sion, 10 mai 1854.

<sup>54</sup> *Lettre aux actionnaires*, pp. 57-58.

<sup>55</sup> Plus une commission estimée de fr 900 000.— à deux millions selon les sources.

MM. Hunebelle et C<sup>ie</sup> devaient recevoir en paiement un quart des montants en actions de la société à fonder, soit 6250 actions, et déposer un cautionnement de 100 000 francs à la banque Mayor et Gaudard à Vevey. Et l'entreprise prenait encore à sa charge les 300 000 francs du tunnel du Saint-Bernard. Enfin, si les travaux de la ligne vers Lausanne étaient remis à l'entreprise, La Valette recevait un demi million de rabais sur le futur marché à forfait...

On voit ainsi les manœuvres de notre concessionnaire pour garder tous les avantages pour lui tout en reportant tous les risques sur les autres.

Tout ceci ne donnait pas d'argent aux entrepreneurs Hunebelle et C<sup>ie</sup> qui attendaient la formation, annoncée par La Valette, d'une société avec des capitaux. Mais ceci prenait du temps et, en attendant, La Valette conclut de nombreux contrats d'entreprise avec de moyens et petits entrepreneurs. Nous devons renoncer à entrer dans le dédale de ces transactions, enchevêtrées les unes dans les autres. Parmi les entrepreneurs, on en voit un qui s'appelle Hyppolite Pignat, de Vouvry.

Tous ces contrats furent repris, avec leurs risques et périls, en 1857, par l'entreprise générale Delahante et Hunebelle frères, laquelle s'engageait à exécuter la ligne Bouveret - Sion aux conditions citées ci-dessus pour Hunebelle et C<sup>ie</sup>.

## La Compagnie du Sud de la Suisse

Le 15 août 1854, La Valette fonda la Compagnie du Sud de la Suisse dont il fut le Vice-Président du Conseil d'administration et Directeur unique. Les membres sont MM. Ed. Delessert, de Paris ; Zen Ruffinen, Président du Conseil d'Etat du Valais ; le D<sup>r</sup> Claivaz, et Achille Morisseau, de Paris<sup>56</sup>.

La pièce de résistance de la Société est constituée par le traité Hunebelle et C<sup>ie</sup> et par la concession valaisanne avec sa promesse de l'article 29 accordant la préférence à La Valette pour la continuation éventuelle de la ligne vers la Sardaigne et vers Lausanne et la Suisse.

Ceci était une amorce pour la fondation d'une future société.

<sup>56</sup> AF Dossier Ligne d'Italie. — Edouard Delessert était fils du banquier Gabriel Delessert, qui fut le tuteur du jeune Morny.



## Nouvelle concession valaisanne en direction du Chablais et du Simplon

Le seul tronçon isolé Bouveret - Sion n'était pas susceptible d'attirer des capitalistes. La Valette s'occupa donc d'obtenir des prolongements. Le 27 novembre 1854, le Grand Conseil lui accordait, ainsi qu'à ses associés, la concession de Sion à la frontière sarde au Simplon et de Bouveret à Saint-Gingolph - frontière. On se rendait compte que la Sardaigne n'admettrait pas le passage du chemin de fer par le Saint-Bernard et, dès ce moment-là, on ne parle plus que de la route carrossable<sup>57</sup>.

Comme dans la première concession, le Valais s'engageait à fournir tous les terrains et tous les bois nécessaires, le paiement étant prévu aussi en actions libérées prises sur la réserve et servant à la garantie d'intérêt. Par contre, les travaux étaient à la charge de la Compagnie.

Toujours à l'affût d'une bonne affaire, La Valette demandait, dans son projet imprimé de concession<sup>58</sup>, à titre de subvention : 2 000 hectares de terrain cultivable, 10 000 hectares de terrain déboisé, la propriété des chutes d'eau et des carrières non exploitées. En outre, le sol et les abords de diverses curiosités naturelles : les monts Rosa, Cervin, Monte-Leone, Loeffelhorn, Velan, les Cornettes, Eggishorn, Gornergrat, Pierre à Voir, les Dents du Midi, les glaciers d'Hérens, de Viège, d'Aletsch, de Giétroz et du Rhône... Et les lacs de Fully et d'Orsières. Ceci en toute propriété, avec exemption d'impôt pour le sol, et avec le droit d'y régler un tarif de service et de visite, etc...

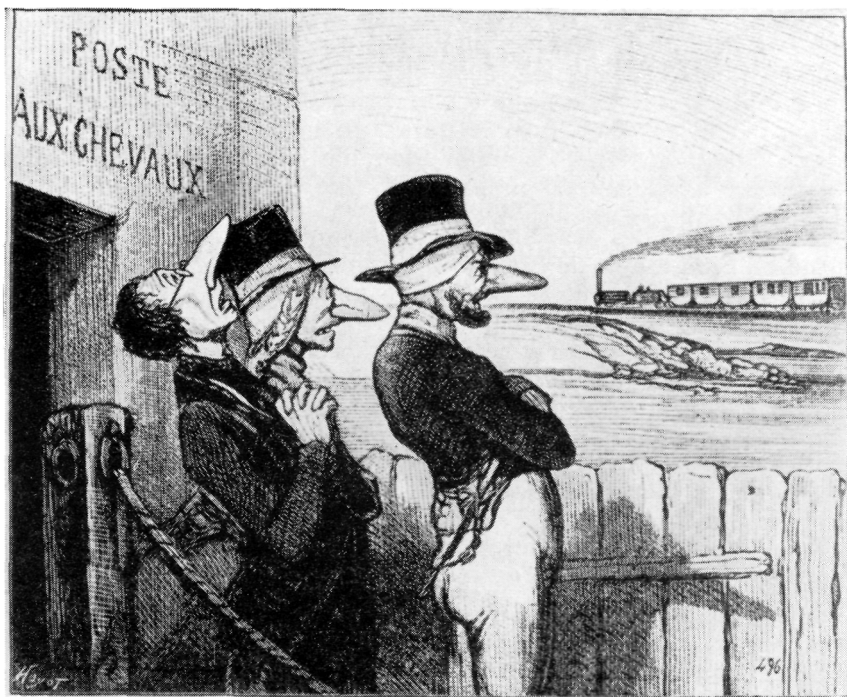
Ces clauses ne furent pas admises telles quelles, mais il en resta des traces dans les articles suivants de la concession :

Art. 12. — L'Etat s'engage de faire à la Compagnie une subvention gratuite de terrains, dont la quantité, qualité et la situation, soit en plaine soit en montagne, feront l'objet de nouvelles négociations, après que le Conseil d'Etat aura consulté les communes, etc.

Art. 25 — L'Etat accorde aux concessionnaires pour 99 ans le droit d'établir un service de visite par les chemins que, du consentement des communes ou autres propriétaires, ils seraient dans le cas de construire aux abords des diverses curiosités naturelles du Valais, telles que monts, glaciers et lacs, d'après un état qui sera ultérieurement dressé, et de faciliter les constructions qu'ils voudraient y faire.

<sup>57</sup> De nombreux projets de chemin de fer surgirent encore par la suite, notamment : Lefèvre et Juvenal Dorsaz, de Liddes, en 1873, par un tunnel sous le col de Menouve vers Saint-Rhémy, et Vautheleret, en 1884, par le val Ferret, corrigé par l'ingénieur Ritter, de Fribourg, en 1893. Le projet Vautheleret avait pour titre : *Londres - Brindisi par le Grand-Saint-Bernard et le col de Tende*. ACFF S. 38. Voir aussi Louis Moret-Rausis : *Bourg-Saint-Pierre*, Martigny, 1956, p. 202.

<sup>58</sup> ACV Chemin de fer, pièces diverses.



— Et dire que maintenant voilà tous les voyageurs qui nous passent devant le nez.  
d'après DAUMIER.

### La concurrence

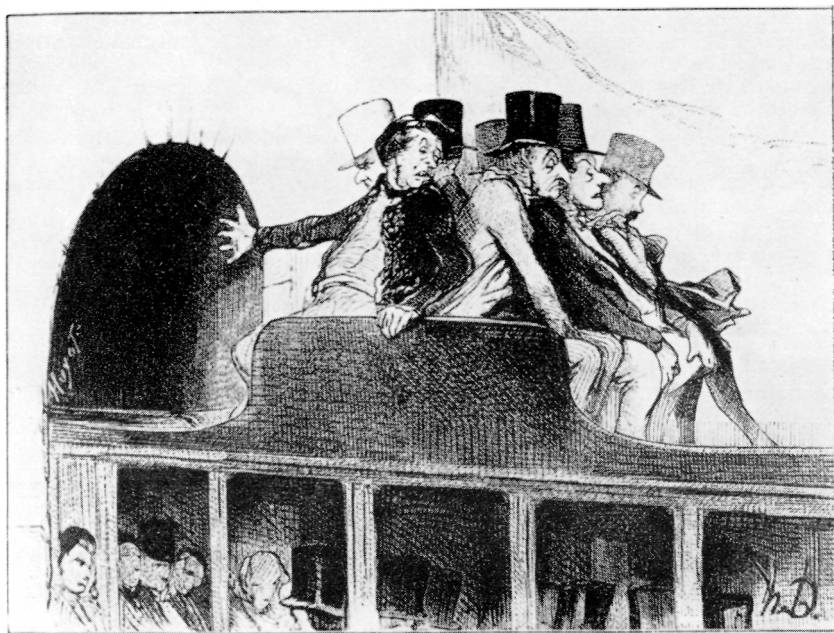
Lors de la discussion de cet article au Grand Conseil, le Conseil d'Etat avait déclaré <sup>59</sup>

que son opinion constante était que l'exploitation des curiosités naturelles du Valais ne pouvait être exclusive, le privilège étant contraire à nos mœurs et au droit public.

On peut se demander si ces propositions de La Valette n'ont pas inspiré Alphonse Daudet pour son *Tartarin sur les Alpes* <sup>60</sup>.

<sup>59</sup> Rapport de gestion du Conseil d'Etat 1854, p. 60.

<sup>60</sup> Alphonse Daudet fut le secrétaire du duc de Morny. Il a dépeint ce dernier sous le nom de « Mora » dans le *Nabab*. Ce roman décrit de fort curieuses pratiques des spéculateurs en matière de chemin de fer.



— Messieurs, nous allons entrer sous le grand tunnel qui est fort étroit... je vous en supplie, ne bougez pas pendant tout le trajet... il n'y a pas de voyage qu'il ne se perde ici un bras, une jambe ou un nez... et vous comprenez qu'il est impossible à l'administration de les retrouver dans un souterrain tout noir, qui a deux lieues de long !  
(d'après DAUMIER).

### **Agréments du voyage...**

Ainsi lorsque le fameux grimpeur tarasconnais Bompard explique à Tartarin, sur l'Axenstrasse, le mécanisme de la « Compagnie richissime à centaines de millions de milliasses, qui a son siège à Genève et à Londres et qui s'occupe d'affermir, de peigner et de pomponner tout ce territoire : lacs, forêts, montagnes, cascades, etc. »

Citons encore la fin du discours de clôture de cette séance du Grand Conseil <sup>61</sup> :

Il me semble hors de doute, très honorés Messieurs, que l'établissement du chemin de fer aura, entre autres, la conséquence immédiate de procurer au Valais le versement de capitaux très considérables, d'activer, momenta-

<sup>61</sup> *Compte rendu du Grand Conseil*, 5 décembre 1854, pp. 77 et suiv.

nément au moins, l'activité du commerce et de l'industrie, d'accroître la valeur des terres vaines et susceptibles de culture, d'assurer la consommation d'un grand nombre de nos productions et de faire affluer dans nos vallées les voyageurs et les touristes qui viendront s'initier avec bonheur aux scènes grandioses et aux belles horreurs de nos Alpes.

Mais on se demande encore quel sera le résultat final de cette entreprise pour le bien-être du Valais, proportion gardée, des besoins nouveaux, réels ou factices, inoculés parmi nos populations, dont les mœurs et les usages auront subi une étrange transformation.

La Providence, très honorés Messieurs, n'a pas mis à notre disposition la clé de ces problèmes dont la solution appartient à l'avenir...

## La Valette fonde la Compagnie de la Ligne d'Italie

De 1854 à 1856 il ne s'exécute que fort peu de travaux, les entrepreneurs ne recevant pas ou peu d'argent. La Valette cherchait à mettre sur pied une société capable de faire appel au crédit public.

Les 10/17 avril 1856 un acte de fondation<sup>62</sup> est passé devant M<sup>e</sup> Lefort, notaire à Paris, pour la création de la « Compagnie des chemins de fer de la Ligne d'Italie » : « Jonction centrale des réseaux des chemins de fer au Nord et au Sud des Alpes ».

MM. La Valette, Claivaz, Zen Ruffinen et Morisseau, soit les membres dirigeants de la Compagnie du Sud de la Suisse, moins M. Ed. Delessert, qui s'est retiré, apportent à la nouvelle Compagnie les deux concessions valaisannes, à l'exception des avantages du fameux article 25 prévoyant le droit de visite, qui reste réservé aux concessionnaires primitifs. La nouvelle Compagnie se substitue à l'ancienne dans tous les contrats d'entreprise déjà conclus.

Le fonds social est fixé à 25 millions de francs en actions de 250 francs, dont 50 francs sont à verser moitié en souscrivant et moitié dans les huit jours<sup>63</sup>.

<sup>62</sup> AF Ligne d'Italie.

<sup>63</sup> Ce capital sera porté à 60 millions en 1858 pour les besoins des lignes sardes.

L'article 14 des statuts prévoit un Conseil d'administration de 15 membres, dont 14 sont désignés nominativement :

Comte Adrien de La Valette, propriétaire à Paris

A. Morisseau, propriétaire à Paris

François-Gaspard Zen-Ruffinen, ancien président du Conseil d'Etat du Valais

Maurice Claivaz, ancien Conseiller d'Etat, Martigny

James Fazy, président du Conseil d'Etat, Genève

Victor Monternault, ancien magistrat, administrateur de la Compagnie d'Orléans

Hippolyte Drouillard, chevalier de la Légion d'honneur, banquier à Paris, administrateur du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

Blacque-Belair, associé de la banque Drouillard à Paris <sup>64</sup>

Comte Charles de Bourmont, chevalier de la Légion d'honneur, ancien officier d'état-major, Paris

P. H. Alb. Lacroix, chevalier de la Légion d'honneur, administrateur des Messageries Impériales, du chemin de fer d'Orléans et du Grand Central

William Austin, administrateur du chemin de fer Rymney - Londres, à Londres

Charles Gilpin, administrateur du chemin de fer Londres - Douvres, à Londres

Henry Tootal, président du chemin de fer North et South - Western Junction, à Londres.

Charles Smith Mortimer, administrateur de la Compagnie de chemin de fer de Londres et de Southampton à Portsmouth, à Londres.

Ces quatre membres anglais étaient représentés à la signature de l'acte par John Mastermann, junior, banquier de Londres, administrateur du chemin de fer du Grand Central de France.

MM. La Valette, Claivaz et Monternault formaient le Comité de Direction.

La Valette était vice-président du Conseil d'administration. Un quinzième membre devait compléter le Conseil, qui, alors seulement, pourrait nommer son président.

Cette curieuse particularité existait déjà à la Compagnie du Sud de la Suisse. Ainsi donc on réservait ce siège à une personnalité marquante, car il n'est pas concevable que La Valette se

<sup>64</sup> ACFF Ces banquiers possédaient 35 actions de l'Ouest-Suisse. Lettre de l'Ouest-Suisse à Hottinger, Paris, 11 novembre 1854.

fût effacé devant n'importe qui. Nous pensons que l'on comptait mettre le Duc de Morny « dans l'affaire ». Celui-ci était président du Conseil d'administration du chemin de fer du Grand Central de France, comme nous allons le voir.

## Le Duc de Morny et la Ligne d'Italie

Un point curieux de l'histoire de la Ligne d'Italie n'a pas été éclairci jusqu'ici. C'est celui de savoir si le duc de Morny « était dans l'affaire »<sup>65</sup>.

Ce grand personnage du Second Empire, fils naturel du comte de Flahaut (lui-même fils naturel de Talleyrand) et de la reine Hortense, donc demi-frère de Napoléon III, est né, selon les dernières recherches historiques,... à Saint-Maurice en Valais<sup>66</sup>.

Après avoir participé au coup d'Etat du 2 décembre 1851, il devint Ministre, puis Président du Corps législatif. Il était surtout connu comme un grand spécialiste des questions de chemin de fer et comme un spéculateur effréné.

Un groupe de capitalistes, composé surtout d'Anglais, avait créé la Compagnie de chemin de fer du « Grand Central de France » et avait appelé à la présidence du Conseil d'administration le duc de Morny, ceci pour des raisons faciles à comprendre<sup>67</sup>.

Cette Compagnie eut une vie passablement agitée. Voici ce qu'en dit un historien<sup>68</sup> :

Pendant que Morny, nommé ambassadeur extraordinaire pour le couronnement du Tsar, donnait des régals splendides dans la capitale, quelques-uns,

<sup>65</sup> Morny était dans de nombreuses affaires ; cf. A. Augustin-Thierry : *Son élégance le duc de Morny*, Paris, Amiot, 1951.

<sup>66</sup> Voir à ce sujet *Revue des Deux Mondes*, 1954, pp. 691 et suiv., et *Histoire*, N° 156, novembre 1959, p. 539 : *Le beau Flahaut que deux reines aimèrent*, par Françoise de Bernardy.

<sup>67</sup> *Vie du Rail*, 13 septembre 1953 : on vit une floraison de Compagnies de chemin de fer n'ayant ni fonds, ni projets étudiés, et dont le seul souci était de piper l'argent des naifs en exhibant de brillants Conseils d'administration, où figurait en bonne place l'Armorial de France, paravent blasonné derrière lequel opérait une cohorte d'hommes d'affaires marrons.

<sup>68</sup> *Le duc de Morny*, par Loliée, Paris 1909, p. 211.

à Paris, se demandaient comment s'éclairciraient les comptes de ses opérations du Grand Central. Morny, prétendait ce terrible languard de Viel-Castel, ne reviendra pas de Russie ; il aurait, si l'on en croit les on-dit, fait de tels tripotages dans les comptes du Grand Central, si bien manœuvré quelques millions, que sa fortune particulière en aurait reçu un notable accroissement, alors que la caisse du Grand Central en devenait plus pauvre...

Cette Compagnie fut absorbée par ses deux réseaux voisins : le PLM et le PO (Paris - Orléans).

L'Etat voyait sans regret disparaître ce « témoin gênant » de spéculations aventureuses et d'une improvisation irréfléchie <sup>69</sup>.

Il y a, dans ces termes déjà, un jugement qui s'appliquerait également à la Compagnie de La Valette.

Nous avons vu que quatre membres du Conseil d'administration de la Ligne d'Italie étaient Anglais, présentés par un administrateur anglais du Grand Central, M. Mastermann. En outre, M. Lacroix était également administrateur du GC (Grand Central). De plus, il y avait ce poste de Président du Conseil d'administration de la Compagnie du Sud de la Suisse et de la Ligne d'Italie qui n'avait jamais été occupé.

Nous voyons aussi l'entreprise Hunebelle frères s'associer avec M. G. Delahante. Or nous savons qu'un banquier Delahante s'occupa des affaires du duc de Morny <sup>70</sup>, sans que nous ayons pu déterminer s'il s'agit de la même personne <sup>71</sup>.

Enfin, l'historien vaudois Louis Vuillemin, qui avait de hautes relations, tant à Paris qu'à Turin, écrit en 1860 <sup>72</sup> :

Le chemin de fer du Valais s'est achevé du Bouveret à Sion, sans que jamais les fonds nécessaires aient fait défaut. Ils arrivaient par M. de Morny et cependant les actions de fr 500.— se vendaient fr 6.— et 3.— à Genève et à Lausanne...

Marcel Blanchard, de son côté, dit <sup>73</sup> :

La Compagnie d'Italie semble bien avoir été — sans qu'il soit possible d'en administrer la preuve éclatante — entre ces nombreuses entreprises mineures auxquelles Morny, à côté des razzias de grande classe, ne dédaignait point d'accorder ses soins.

<sup>69</sup> *La Vie du Rail*, 15 juin 1953 : *Le Grand Central*.

<sup>70</sup> Loliée, o. c., p. 276.

<sup>71</sup> G. Delahante était administrateur du Grand Central. *Hommes et Choses du PLM*, Paris, 1911, p. 69.

<sup>72</sup> *Louis Vuillemin d'après sa correspondance*, Lausanne, Bridel, 1892, p. 240.

<sup>73</sup> *Revue de Géographie Alpine*, 1942, pp. 249 et suiv.

La Valette a sans doute été en relations très étroites avec les gens du Grand Central dont un des buts était de créer une ligne transversale reliant les ports de Bordeaux et de Nantes avec Lyon et l'Italie. A noter aussi que le matériel roulant, de mauvaise qualité, avait été acheté au rabais d'une Compagnie française, peut-être du Grand Central dont G. Delahante était administrateur.

## Les millions affluent dans la caisse de la Compagnie

Le 19 avril 1856 déjà, un télégramme de La Valette annonce au Conseil d'Etat <sup>74</sup> :

Le capital de 25 millions est souscrit. Fonds disponibles à la Banque Générale suisse à Genève. Mettez en action le plus grand nombre d'ouvriers possible.

De son côté, le Dr Claivaz écrivait de Paris <sup>75</sup> :

Réussite ici et à Londres. Nous avons devant nous de redoutables adversaires : Bartolony, le Victor-Emmanuel <sup>76</sup> et Pereire.

Une note, signée Morisseau, donne le résultat de la souscription <sup>77</sup> :

A Paris, Blaque, Certain, Drouillard	
151 739 actions, ramené à	74 152
A Londres, Scheppard et fils	12 000
A Genève, Banque générale suisse <sup>78</sup>	2 000
Dans le bureau de la Compagnie	3 848
Réserve pour le Valais	8 000
	<hr/>
	100 000

Très habilement, mais peu honnêtement, La Valette avait exposé, dans les journaux et dans ses prospectus, les avantages mirobolants et surprenants qui attendaient cette ligne valaisanne :

... le Valais, pays aux 300 foires, le Saint-Bernard donnant accès au Piémont et à ses 50 000 têtes de bétail. La vallée du Rhône abonde en mines

<sup>74</sup> *Courrier du Valais*, 19 avril 1856.

<sup>75</sup> ACV Chemin de fer. Corr. classées, onglet 2.

<sup>76</sup> C'est-à-dire la ligne du Mont-Cenis.

<sup>77</sup> ACV Chemin de fer. Corr. classées, onglet 2.

<sup>78</sup> Banque générale suisse de Crédit International mobilier et foncier, fondée par J. Fazy en 1853. *Histoire de la Banque à Genève* par J. Seitz, 1931.



de fer, de plomb, d'argent et de cuivre. Elle renferme un immense bassin d'anthracite de 60 km de longueur, dont la richesse n'est nullement inférieure aux riches bassins de la Loire et de la Belgique. Ses vins s'exportent dans les provinces les plus reculées de l'Allemagne, etc.<sup>79</sup>...

On voit donc Genève lier ses intérêts à ceux de La Valette, ce qu'un journal signale ainsi <sup>80</sup> :

Le Gouvernement de Genève et plus particulièrement M. Fazy, qui a des intérêts personnels engagés dans cette affaire, espèrent la faire triompher de sa rivale qui parcourra prochainement le littoral vaudois.

En effet, il y avait du nouveau sur la rive vaudoise du Rhône.

## Les adversaires redoutés par le Dr Claivaz

Dès le début du Second Empire, deux grands groupes financiers français s'intéressaient aux chemins de fer : les banques anciennes, classiques : Rothschild, Dassier, Bartolony, Hottinguer, Sellières (Seiler), Marcuard, etc., et le Crédit Mobilier, institution bancaire de l'Empire, inspirée et fortement soutenue par l'Empereur et son gouvernement, créée et dirigée par les deux frères Pereire <sup>81</sup>.

Ces deux groupes furent en lutte constante non seulement en France mais dans toute l'Europe, spécialement dans le domaine des chemins de fer <sup>82</sup>.

D'autre part, le Gouvernement français poussait à la fusion de toutes les moyennes et petites Compagnies de chemins de fer pour former six grands réseaux possédant chacun des lignes à grand rendement capables de compenser les pertes des lignes non rentables. Politique sage, logique et raisonnable, que Napoléon III chercha en vain à introduire en Suisse <sup>83</sup> où régnait le morcellement dû à un fédéralisme poussé à outrance. On y craignait aussi la trop forte puissance de grandes Compagnies.

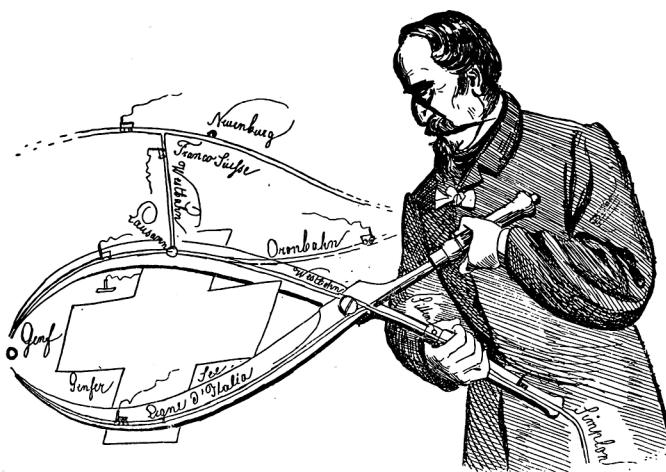
<sup>79</sup> *Rapport annuel de la Ligne d'Italie*, 1857, p. 28.

<sup>80</sup> *Gazette du Valais*, 15 mai 1856.

<sup>81</sup> Mais qui s'effondra en 1870.

<sup>82</sup> Comte Corti : *La Maison Rothschild*, tome 2, p. 88 : le rôle des Rothschild dans l'établissement des chemins de fer en Europe.

<sup>83</sup> Cause probable du remplacement du Dr Barman par le Dr Kern ; essai de joindre cette affaire de fusion à celle de Neuchâtel. Cf. Marcel Blanchard : *Revue de Géographie Alpine*, 1942, p. 297, et *Courrier du Valais*, 1<sup>er</sup> août 1857.



### La grande tenaille...

Allusion à la main-mise des financiers français  
sur les voies ferrées de la Suisse romande sous Napoléon III

*Postheiri, 1er août 1863*

C'est ainsi que la Compagnie Paris - Lyon, du groupe Rothschild, fusionna avec celle de Lyon - Méditerranée, puis avec celle de Lyon - Genève. En très peu de temps elle absorba les lignes privées Dijon - Dôle - Belfort et Dôle - Salins. La nouvelle Compagnie fusionnée, dite Paris - Lyon - Méditerranée (PLM) se reliait à Culoz au Chemin de fer Victor-Emmanuel sarde du Mont Cenis - Turin - Gênes.

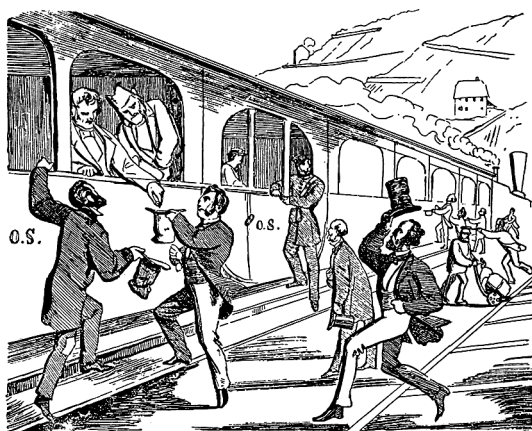
Ceci explique les difficultés rencontrées par nos Compagnies suisses romandes dans leur recherche de capitaux et de courants de trafics. Le PLM enserrait notre frontière ouest et manœuvrait ces courants à son avantage<sup>84</sup>.

La ligne Genève - Versoix avait été concédée au Lyon - Genève, le Gouvernement genevois ne voulant bien entendu rien savoir de la Compagnie vaudoise Ouest-Suisse. Le Paris - Lyon s'était intéressé à la ligne Pontarlier - Neuchâtel et ses prolongements vers Vaumarcus et Neuveville avec visée sur le Lukmanier, but recherché par le groupe Rothschild.

Ainsi le canton de Vaud était situé à la croisée d'intérêts divergents. Le groupe Rothschild-Bartolony détenait la ligne de

<sup>84</sup> *Les chemins de fer suisses et la traversée des Alpes* par Ed. Tallichet, dans la *Bibliothèque Universelle*, 1870, Nos 1-4.

Genève à Versoix (plus l'enclave de Céligny !), les lignes Pontarlier - Neuchâtel et Vaumarcus, et surtout la ligne Frontière bernoise - Fribourg - Romont - Lausanne, la grande diagonale à travers la Suisse romande. Il résulta de cette situation d'amers déboires pour la Compagnie de l'Ouest-Suisse, dont la situation financière s'aggrava. Elle s'adressa à M. Bartolony, qui refusa l'aide demandée, ce qui la jeta dans les bras des frères Perreire, du Crédit Mobilier.



**Les pauvres actionnaires de l'Ouest - Suisse  
reçoivent l'obole des voyageurs**

*Postheiri, 18 juillet 1863*

Le groupe La Valette ne relevait pas de ces banques importantes. Marcel Blanchard dit que la Compagnie d'Italie a été fondée par des financiers de seconde zone opérant dans le monde des grands cercles parisiens<sup>85</sup>.

<sup>85</sup> Marcel Blanchard, o. c., pp. 249 et suiv.

## Le Crédit Mobilier s'occupe du Jougne-Massongex

La Valette ne semble pas avoir renouvelé sa tentative de liaison ferroviaire auprès des autorités vaudoises. Par contre, un ingénieur, Petit Nispel, avait obtenu une concession Jougne - Massongex, ratifiée par le Grand Conseil vaudois le 5 décembre 1854, mais cette concession fut annulée, le cautionnement n'ayant pas été versé. Nous savons que cet ingénieur avait travaillé pour La Valette à des études pour la ligne d'Italie, mais cela ne prouve pas qu'il ait agi pour son compte.

Sitôt l'arrangement conclu avec le Crédit Mobilier, la direction des affaires de l'Ouest-Suisse fut répartie entre le Comité suisse et celui de Paris. Là, c'était surtout Emile Pereire et Vincent Dubochet<sup>86</sup> qui s'en occupaient. Ils prirent immédiatement en mains la question du Jougne - Massongex (Saint-Maurice). Et c'est grâce à eux et à leurs relations avec des personnes très influentes du Gouvernement français que fut insérée dans la concession accordée à la Compagnie Paris - Lyon pour le parcours Salins (remplacé plus tard par Mouchard) - Frontière suisse, une clause prévoyant que celle-ci serait atteinte dans les deux directions : de Jougne et des Verrières<sup>87</sup>.

Le 10 mars 1856, M. Blanchenay, Conseiller d'Etat vaudois, signait à Paris une convention pour la construction de la ligne Jougne - Massongex, ratifiée ensuite par le Grand Conseil vaudois et par les organes de l'Ouest-Suisse.

Il y était convenu que le parcours Jougne - Frontière, à un point encore à convenir sur la ligne Yverdon - Lausanne, ne s'exécuterait que lorsque la section française serait assurée.

Le parcours de Lausanne à Villeneuve sera à exécuter sur demande de la Compagnie ou du Canton, lequel fournira gratuitement les terrains et les bois nécessaires pour les traverses et pour la construction.

Par contre, la section de Villeneuve à Massongex était à commencer immédiatement, le Canton livrant aussi gratuitement les terrains et les bois.

Cette dernière décision ne faisait pas l'affaire du Valais, où la mauvaise humeur se manifestait, dans la presse<sup>88</sup> :

<sup>86</sup> Vincent Dubochet, de Montreux, était un ami intime de Napoléon III. Cf. *L'Ere du Rail* par L.-M. Jouffroy, Paris, Colin, 1953, p. 111.

<sup>87</sup> W. Fraisse, o. c., pp. 98 et suiv.

<sup>88</sup> *Gazette du Valais*, 19 juin 1856.

Les journaux vaudois annoncent que l'on a commencé le 9 et les travaux de terrassement du chemin de fer de Villeneuve à Massongex. Ces mêmes feuilles espèrent que l'on passera le Rhône aux bords de Lavey.

Pour peu que ces espérances aillent en augmentant, comme par le passé, nous ne serions pas étonnés de voir un jour ce chemin de fer aboutir directement à Fully au moyen d'un tunnel, qui offrirait le grand avantage d'éviter les districts de Monthey, Saint-Maurice et Martigny...

Le 4 mai 1856 déjà, il fut procédé en grande cérémonie à la pose de la première pierre de la gare de Villeneuve. Etaient présents M. Emile Pereire et sa famille, des administrateurs français et suisses, les autorités du Département du Doubs, celles de Vaud, etc. Personne du Valais ni de Genève, cela va de soi. De grandes fêtes suivirent, car on célébrait en même temps l'ouverture de la ligne Renens - Lausanne (Morges - Renens - Yverdon avait été ouvert en 1855 déjà).

Les travaux Villeneuve - Bex marchèrent rondement, grâce surtout aux locomotives *Saint-Bernard*, *Simplon* et *Helvetia*, amenées depuis Morges par barques à Villeneuve, car dans ces deux localités, les voies ferrées aboutissaient directement au port, tout comme à Yverdon et à Nidau d'ailleurs.

Le 10 juin 1857 déjà, la ligne Villeneuve - Bex était mise en service. Un omnibus à chevaux de 12 places, au nom pittoresque de « Dame du Lac »<sup>89</sup>, assurait deux fois par jour la liaison Bex - Martigny pour le compte de la Compagnie.

Les sifflements aigus de ces locomotives, impatientes de se rendre en Valais, agaçaient les populations de la rive gauche du Rhône, et leurs échos stridents venaient se répercuter ironiquement contre les montagnes valaisannes...

Mais le Canton du Valais restait sourd à ces appels, réfractaire à la liaison Bex - Saint-Maurice. Les autorités firent traîner en longueur les demandes vaudoises de raccordement. Finalement, après en avoir dûment averti le Valais, Vaud demanda au Conseil fédéral d'intervenir ou d'accorder la concession forcée. Cette autorité convoqua une conférence à Bex le 11 août 1859<sup>90</sup>. L'entente se fit entre la Compagnie de l'Ouest et celle de la ligne d'Italie et entre les deux Cantons. Par gain de paix, le Canton de Vaud se déclara prêt à accorder une concession pour une ligne directe de Villeneuve à Bouveret, laquelle fut votée par le Grand Conseil vaudois<sup>91</sup>.

Les travaux Bex - Massongex commencèrent immédiatement. Devant les difficultés et la durée de construction d'un pont défi-

<sup>89</sup> Lequel assurait auparavant le service Villeneuve - Bex ; voir Jean Rumilly : *L'Enchantement de Bex-les-Bains*, Lausanne, Spes, pp. 74 et 81.

<sup>90</sup> ACFF Procès-verbaux de l'Ouest-Suisse, vol. 4, p. 74.

<sup>91</sup> *Bulletin du Grand Conseil vaudois*, séance du 2 décembre 1859.

nitif en fer, on posa un pont en bois sur le Rhône, remplacé en 1871 par un autre en fer.

La ligne fut ouverte de Bex à Saint-Maurice le 1<sup>er</sup> novembre 1860. Parmi les remous suscités en Valais par ce raccordement, signalons l'intransigeance farouche et obstinée du notaire Hippolyte Pignat, lors des discussions sur la concession au Grand Conseil, le 24 novembre 1859. Il ne voulait pas que la concession indiquât Jougne - Saint-Maurice, mais voulait : Jougne - Ouest-Suisse - *près de Saint-Maurice*. Ainsi, il pensait encore obtenir une liaison directe avec Monthey, ou du moins proche de Monthey, qui la briguait, à ce que nous apprend la lettre suivante de la Municipalité de Saint-Maurice au Conseil d'Etat le 13 septembre 1858 <sup>92</sup> :

Le Conseil communal de Saint-Maurice a appris qu'une députation de Monthey doit aller à Sion auprès du Conseil d'Etat pour solliciter la jonction des voies ferrées du Valais et de l'Ouest à la gare de Monthey.

Cette démarche d'une commune déjà si riche en avantages de tous genres, tendant à dépouiller entièrement Saint-Maurice, nous a causé une grande surprise.

Mais nous espérons que le haut Conseil d'Etat sera favorable à la commune de Saint-Maurice dans cette question et n'admettra pas l'inqualifiable exigence de Monthey.

Le Grand Conseil adopta *Jougne - Saint-Maurice*, sur l'intervention de M. Allet qui tenait à donner à cette dernière localité toute l'importance d'une gare principale <sup>93</sup>.

## La Valette organise et étend son réseau

Si les années 1854 et 1855 furent peu actives, 1856 fut une année mouvementée.

Après la constitution de la Compagnie et le lancement d'un emprunt, La Valette organise sa société : siège et domicile administratif à Paris, siège et domicile social à Genève (pour des raisons fiscales), plus un représentant légal à Martigny : le D<sup>r</sup> Claivaz, qui en est administrateur, directeur, et en même

<sup>92</sup> ACV Chemin de fer, A III f 8.

<sup>93</sup> *Bulletin Grand Conseil valaisan*, session de novembre 1859.

temps préfet du District. Cette combinaison sera une excellente affaire... pour les avocats, lors du séquestre et de la faillite, car on verra alors une dizaine d'entre eux disserter à perte de vue pour savoir si la société est valaisanne, genevoise ou française<sup>94</sup>...

Mais auparavant, en 1856, un ingénieur en chef, Garella, est nommé pour reprendre en mains les travaux. C'est un homme très compétent qui se retirera avec dignité avant la débâcle<sup>95</sup>.

La Valette est pris dans un engrenage : il faut maintenant chercher une liaison avec la Sardaigne. Un journal annonce<sup>96</sup> que MM. James Fazy, Allet et Zen-Ruffinen sont à Turin pour discuter des concessions sardes. Ils dînent avec M. de Cavour qui les reçoit fort aimablement<sup>97</sup>. Et La Valette discutera les termes de la concession provisoire qui sera signée à Turin, le 29 novembre 1856, par le comte de Cavour, Paleocapa, ministre des Travaux Publics, et A. de la Valette, pour les lignes Canton de Genève - Saint-Gingolph et Arona - Frontière du Simplon.

Evidemment plus expérimentées, les autorités sardes mettent les points sur les i : versement d'un demi-million comme caution, avant de signer la concession. Obligation de justifier la souscription d'au moins 12 millions du capital, soit la moitié du montant jugé nécessaire, ceci dans les six mois dès la ratification.

Il est intéressant de noter que le passage du Simplon était prévu au moyen d'un tramway routier à traction par chevaux, par locomotive ou par un autre système approuvé. L'entretien de la route était à la charge de la Compagnie qui recevait une subvention annuelle égale aux dépenses moyennes pendant les trois dernières années<sup>98</sup>. Clauses correspondant à celles du Mont Cenis, où un chemin de fer routier selon le système Fell fut établi sur le col durant plusieurs années.

Sans enlever ses bottes, La Valette se rend à Bellinzzone où nous le voyons discuter une concession tessinoise pour le Lukmanier, à rejoindre par Pallanza et Locarno<sup>99</sup>.

On comprend bien le D<sup>r</sup> Claivaz qui, plus tard, relatera le rôle de La Valette comme suit :

Il était comme un ministre des affaires extérieures : il assurait les relations avec les gouvernements ; il n'était presque jamais à Paris<sup>100</sup>.

<sup>94</sup> *Mémoire* par Dupont de Bussac, avocat à Paris, et Cretton, avocat à Martigny, 48 pages, Paris, 1861.

<sup>95</sup> Garella était le fils d'un ingénieur ayant travaillé à la route du Simplon.

<sup>96</sup> *Courrier du Valais*, 3 juillet 1856.

<sup>97</sup> *Gazette du Valais*, 26 juin 1856.

<sup>98</sup> Art. 21 à 30 de la Concession provisoire sarde.

<sup>99</sup> *Gazette du Valais*, 7 décembre 1856.

<sup>100</sup> Brochure : *Plaidoyer du D<sup>r</sup> Claivaz au Tribunal de la Seine* à Paris, 1862, dans laquelle il définit son rôle comme suit : « *Je m'étais chargé de*

La Valette et le Valais s'engageaient ainsi à créer des liaisons d'un côté avec Genève par la Savoie, de l'autre avec l'Italie par le Simplon. Si Cavour se prêta à un tel plan, c'est qu'il entrevoyait déjà la libération de la Lombardie avec l'aide de Napoléon III. Au surplus, la Sardaigne ne risquait rien dans l'affaire : sa seule contribution consistait à abandonner à la Compagnie des grèves, rochers, alluvions et carrières appartenant à l'Etat sur les bords des lacs <sup>101</sup>...

On renonçait au passage par rail au Grand-Saint-Bernard où l'on continua à étudier une route carrossable avec tunnel abaissé ou non <sup>102</sup>. Le Gouvernement n'oublia pas les 300 000 francs de subvention de la Compagnie. Il en prévint l'usage pour la construction de la route d'abord, puis, plus tard, pour le diguement du Rhône, ce qui n'eut aucune importance puisque ni La Valette ni l'entreprise ne les paya jamais.

Du côté de Genève, le Gouvernement sarde voulait que la ligne allât se souder à celle du Lyon - Genève à Collonges - Fort-l'Écluse, quitte à faire un embranchement Annemasse - Genève, politique suivie par la France après l'annexion de la Savoie. Et il est probable que James Fazy ait donné sa démission du Conseil d'administration pour cette raison en 1857, car il pensait assurer cette jonction à Genève même.

*veiller aux travaux exécutés dans le Valais. Ma fonction était peu de chose. L'ingénieur en chef n'était-il pas là pour surveiller l'exécution matérielle des travaux ? Ma fonction s'est réellement bornée à prêter mon crédit à la Société et obtenir de la Banque du Valais des avances successives de millions que ma signature seule garantissait et qui, plus tard, étaient remboursés par la Compagnie.*

*» Vivant où avaient vécu mes pères, au milieu d'une population que j'avais vu naître, d'un peuple que j'aimais et qui m'aimait, j'étais heureux et fier d'avoir contribué à doter mon pays d'une des voies de communication les plus fécondes et les plus hardies, etc. »*

<sup>101</sup> Art. 16 de la Concession provisoire sarde du 29 novembre 1856.

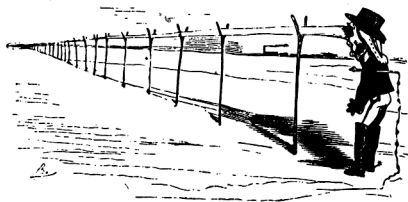
<sup>102</sup> Route carrossable ouverte en 1893 entre Proz et l'Hospice et en 1905 sur le versant italien.



### III

## LES TRAVAUX DE CONSTRUCTION

Inauguration des divers tronçons  
et circulation sur la Ligne d'Italie



Le nez des maîtres de poste croît  
en raison directe de l'extension du chemin de fer

## Le tracé et l'emplacement des gares de Bouveret à Sion

Quittons les grands chemins de la politique ferroviaire et financière pour voir ce qui se passait sur le terrain en Valais.

Nous avons vu que La Valette avait télégraphié au Conseil d'Etat pour lui annoncer le succès de l'emprunt le 19 avril 1856 en lui disant : « Mettez en action le plus grand nombre d'ouvriers possible ». Ce qui n'était pas l'affaire de cette autorité, mais illustre bien les singulières conceptions de notre concessionnaire. En fait, il ne se fit rien et les journaux de signaler les lenteurs dont le public commençait à se plaindre.

Il se présenta naturellement quantité de difficultés pratiques, car il fallait d'abord s'entendre avec l'Etat et les Communes pour les tracés, puis acheter ou exproprier les terrains avant de commencer les travaux. Toutes ces opérations trainèrent jusqu'à ce que l'ingénieur Garella fut sur place et que l'Etat eut créé un bureau du chemin de fer à Sion, à la tête duquel fut placé l'ingénieur Adrien de Quartéry, de Saint-Maurice. Dans cette dernière ville, celui-ci fut remplacé par Ernest Bertrand, occupé auparavant à la Cantine de Proz, d'où il surveillait les travaux du tunnel de Menouve.

Le tracé fut établi avec de grands parcours rectilignes, sans se soucier beaucoup des localités. A Monthey les autorités durent demander l'inflexion de la ligne pour la rapprocher de la ville, car le tracé était prévu rectiligne de Vouvry à Massongex.

Le problème fut plus compliqué à Martigny. La courbe prévue pour le changement de direction plaçait la gare presque au milieu de la plaine du Rhône, d'où une avenue d'un km au moins l'aurait reliée à la ville. Le Conseil d'Etat imposa un tracé plus proche, soit l'actuel. Celui-ci présentait de grosses difficultés par le passage en dos d'âne sur la Dranse, ce qui compliquait l'établissement de la gare qui exigeait nécessairement un palier.



**Adrien de Quartéry**

(1821-1896)

ingénieur

nommé en 1856 Chef du Bureau cantonal du chemin de fer à Sion

Photographie, Collection Ulysse Casanova, Saint-Maurice

D'autre part, cette question provoqua de violentes polémiques à Martigny où plusieurs clans s'affrontaient au gré de la situation de leurs hôtels, de leurs terrains ou de leurs intérêts privés.

Pétitions, contre-pétitions, articles incendiaires dans les journaux se succèdent, personne ne voulant céder. Le Conseil d'Etat tranche le débat en fixant l'emplacement côté Charrat, avec un très court accès sur la grande route du Simplon, afin d'éviter la construction d'une avenue directe coûteuse.

Mais la Municipalité se fâche et intente un procès à la Compagnie d'Italie en lui réclamant une indemnité d'un million et demi de francs...

Grands remous : on reprend la discussion qui est portée devant le Grand Conseil, où il est proposé de passer la ligne en tunnel

sous la tour de la Bâtiaz et d'établir une gare entre la Ville et le Bourg. On aurait ainsi une gare à rebroussement, comme il en existe déjà ailleurs. La Compagnie demande 25 000 francs à la Ville pour une telle solution, mais le Conseil Communal refuse. Et la gare s'établit provisoirement à l'endroit prévu, étant toutefois entendu qu'on reverra la question lors de la construction définitive, qui ne se fera qu'en 1878, soit 19 ans plus tard, par la Compagnie du Simplon.

Dans les journaux<sup>103</sup>, la polémique fut des plus vives, car des bruits avaient couru que de l'argent aurait été donné à la Compagnie par les entrepreneurs et par la Maison du Saint-Bernard pour placer la gare côté Charrat. Le colonel Alphonse Morand, visé par ces polémiques, répondit qu'il ne pouvait s'expliquer l'inconcevable éloignement de la gare que par un intérêt de l'Entreprise à cause des frais moindres (rappelons-nous qu'elle travaillait à forfait). Quant à la Maison du Saint-Bernard, c'est le public qui prétend qu'elle veut assurer la valeur d'un immeuble, placé sur la grande route de Riddes, qu'elle a vendu, mais sur lequel elle conserve une hypothèque...

Et la polémique continue, alimentée par l'ingénieur Garella et le chanoine Jean-Nicolas Tornay, économiste.

La note gaie nous est donnée par un citoyen<sup>104</sup> qui nous dépeint les bons bourgeois d'Octodure venant avec des sacs chercher leur quote-part du million et demi. Un autre écrit :

Voici enfin de bonnes nouvelles. Par exploit du 29 octobre le chemin de fer est mis en demeure de construire une gare sous les fenêtres de l'Hospodar de la Principauté d'Octodure pour le 13 novembre, sinon à payer, à titre de dommages et intérêts, la somme de un million et demi de francs.

Du reste, comme il s'agit du chemin de fer et que le temps des élections et de la boucherie approche, l'action est menée grande vitesse.

A Ardon, les autorités demandèrent au contraire un éloignement de la ligne de 4 à 500 m, le tracé prévu coupant d'excellents terrains. La Commune offrait des terrains gratuits sur 4 km en cas d'acceptation. La Fonderie demanda une voie de raccordement au Conseil d'Etat. Ce furent sans doute les mêmes raisons qui empêchèrent cette liaison. Cette maison figure parmi les fournisseurs de l'Entreprise du chemin de fer.

Au-delà de Sion, le tracé, prévu d'abord sur la rive gauche du Rhône par Bramois et Chalais, vers Sierre, fut reporté, sur demande du Conseil d'Etat, et quoique les travaux fussent commencés, sur la rive droite.

<sup>103</sup> *Gazette du Valais*, 15, 22, 25 juillet, 5 et 12 août 1858.

<sup>104</sup> *Ibidem*, 7 novembre 1858.



**Ernest Bertrand**

(1830-1908)

ingénieur

Chef-suppléant de l'ingénieur cantonal à Saint-Maurice en 1856

## L'achat et l'expropriation des terrains

Le Gouvernement comptait surtout fournir à la Compagnie des terrains communaux incultes pour tenir ses engagements. Mais il y eut de vives réactions contre ce procédé, car par la seule annonce de la construction du chemin de fer tous les terrains avaient pris de la valeur. Un violent conflit opposa le président Frossard, d'Ardon, au Conseil d'Etat sur ce point.

Contestant l'expropriation gratuite des terrains incultes de la commune par l'Etat, expropriation basée sur une loi cantonale concernant les routes, Frossard en appela directement au Conseil fédéral, en demandant l'application de la loi fédérale d'expropriation du 1<sup>er</sup> mai 1850. Cette autorité lui donna raison<sup>105</sup>. Mais le

<sup>105</sup> Le Conseil fédéral voulait que les expropriations se fassent selon la procédure fédérale, sans préjudice d'ailleurs du droit cantonal découlant de la loi sur les routes.

Gouvernement temporisait et la Compagnie continuait ses travaux. Ce que voyant, Frossard envoya un télégramme au Conseil fédéral <sup>106</sup> :

Le mutisme gouvernemental valaisan étonne peuple d'Ardon. J'ai reçu votre missive, néanmoins les terrassements continuent, fait constaté. On demande toujours exécution de la loi fédérale, la suspension des travaux. Quand Valais obéira-t-il ?  
Frossard.

Et d'écrire encore une lettre à la même autorité <sup>107</sup> pour se plaindre du Gouvernement « qui préfère respecter, en matière politique, les ordres de l'Evêque et de notre clergé brouillon, plutôt que ceux du Conseil fédéral, etc. . . . »

De nombreux terrains furent achetés de gré à gré. D'autres par la procédure d'expropriation fédérale. En voici deux exemples :

PORT-VALAIS :	Pré la toise carrée fédérale	un noyer	dépréciation
Demandé	fr 20.—	fr 500.—	fr 120.—
Offre de la Compagnie	4.—	25.—	60.—
Taxe de la Commission	10.—	50.—	80.—

MARTIGNY : Terrain

Par toise de six pieds de roi (3,8 m<sup>2</sup>) en usage dans la Commune :

Demandé	fr 8.—
Offre de la Compagnie	3.—
Taxe de la Commission	6.50

La moyenne y fut de fr 3.— par toise, mais les prix augmentaient constamment.

Les membres de la Commission d'estimation touchaient fr 15.— par jour, plus 65 cent. par lieue comme frais de transport (4 km 800).

Il fut dépensé fr 2 692 537.— pour l'achat des terrains (double voie) de Bouveret à Sierre <sup>108</sup>.

<sup>106</sup> AF Ligne d'Italie : Expropriations.

<sup>107</sup> Ibidem.

<sup>108</sup> Statistique fédérale des chemins de fer, 1868.

## Les travaux et les ouvriers

La construction de la ligne donna du travail aux ouvriers valaisans, mais il y avait aussi beaucoup d'ouvriers étrangers, dont certains avec des papiers douteux, qui s'étaient réfugiés en Valais. De là un contrôle rigoureux de la police, comme le montre un recours présenté au Grand Conseil par Antoine Sauthier, de Charrat, sollicitant la remise d'une amende de fr 107.— encourue pour contravention à la loi sur la police des étrangers, en donnant asile à quatre ouvriers étrangers travaillant au chemin de fer. L'amende fut réduite au tiers, soit fr 36.— environ <sup>109</sup>...

Une annonce des entrepreneurs Batisse et Baudoin de Martigny <sup>110</sup> demande aux maîtres de pension d'avoir à donner la liste des ouvriers et la date de leur entrée en pension au bureau des entrepreneurs, où ils devront se présenter les jours de paie pour toucher leur dû. Bonne précaution pour éviter les « étoiles filantes ».

Nous pensons intéresser les lecteurs en donnant en annexe un tableau des salaires de l'époque, avec le prix des principales denrées.

On employait aussi des détenus pour les travaux <sup>111</sup> :

30 octobre 1859. Delahante et Hunebelle frères à M. de Sépibus, Conseiller d'Etat :

Si vous voulez mettre vos détenus aux travaux de terrassement, nous pouvons vous donner un petit chantier vers les champs de tabac ; c'est ce que nous avons à la brouette le plus près de Sion.

Nous donnons à nos tâcherons, dans les mêmes conditions, 47 cent. par m<sup>3</sup> à ceux qui ont leur matériel et 45 à ceux auxquels nous fournissons les brouettes.

Ces prix comprennent la fouille, charge, transport et réglage.

Des autorisations pour travailler le dimanche furent accordées assez souvent par les autorités religieuses et cela malgré la protestation suivante du curé de Saint-Gingolph <sup>112</sup> :

19 juin 1857. Au Conseil d'Etat.

Je proteste énergiquement contre le travail du dimanche et des jours de fête. Ce coin du Valais se trouve froissé dans ses intérêts spirituels d'une manière très grave et très pénible. Le travail se fait sans aucun égard aux

<sup>109</sup> *Bulletin du Grand Conseil*, séance du 28 mai 1857.

<sup>110</sup> *Courrier du Valais*, 2 décembre 1856.

<sup>111</sup> ACV Chemin de fer, III f, classeur 25.

<sup>112</sup> *Ibidem*.

temps des divers offices et semble même augmenter à ces moments-là. Les braves gens et même les individus assez indifférents pour telles choses de Dieu et de la religion en sont surpris, froissés, scandalisés et peinés. Je vous prie d'empêcher ces abus et ces désordres qui sont la grande plaie de la France, d'où sont originaires nos chefs du susdit chemin de fer, etc.

Sache

Mgr de Preux, évêque de Sion, écrivit au Conseil d'Etat le 1<sup>er</sup> juillet 1857 :

D'accord pour cette année, vu la gravité des motifs allégués. Sont exceptés l'Assomption, la St-Maurice, la Toussaint et Noël. Ni travail ni paye.

Pierre-Joseph, Evêque de Sion

## La locomotive circule de Bouveret - le „Port-Saïd valaisan“ - à Saint-Maurice

Ingénieurs, entrepreneurs et ouvriers sont au travail un peu partout. Suivons-les le long de la ligne depuis le Bouveret.

Cette agreste localité sera pourvue d'une gare « maritime », qui assurera la liaison lac - chemin de fer pour les voyageurs et les marchandises, car La Valette a acheté deux bateaux à vapeur : le *Ville de Nyon* et *Aigle*, qu'il change en *Italie* et *Simplon*, plus un certain nombre de gabarres, soit bateaux à marchandises<sup>113</sup>.

C'est donc une sorte de *Calais Maritime* en réduction que nous aurons là, ou, mieux encore, copiant F. de Lesseps, un *Port-Saïd valaisan*.

C'est, pensons-nous, l'idée que devait avoir La Valette, qui n'avait pas été président de la Société des Inventeurs de France pour rien.

Il écrit la lettre autographe suivante au Conseil d'Etat, le 10 juin 1856<sup>114</sup> :

Nous vous soumettons un projet pour la création d'un port et la fondation d'une ville à Bouveret.

<sup>113</sup> A Villeneuve ce sont les bateaux à vapeur *Rhône I* et *Rhône II* de la Compagnie de l'Ouest-Suisse qui assurent le service de liaison.

<sup>114</sup> ACV Chemin de fer. Corr. classées, onglet 2.





### **La « gare maritime » de Bouveret**

aménagée sur une digue entre deux plans d'eau vers 1870  
Le buffet est au premier étage du pavillon.

... Nous voulons faire preuve de dévouement en créant sur le lac une entrée pour le Valais, digne des destinées qui attendent le pays dans le mouvement qui se prépare entre l'Europe Centrale, l'Italie et la Méditerranée.

Nous proposerons aussi un nom pour cette cité<sup>115</sup> en vous envoyant les plans prochainement.

La commune de Port-Valais est d'accord de mettre à disposition des terrains en demandant en moyenne fr 1.— par toise de dix pieds.

Nous demandons à l'Etat des terrains cantonaux :

1. Aux abords du lac et à l'embouchure du Rhône aux mêmes prix.

2 De nous abandonner gratuitement les grèves, ... et demandons votre protection pour cette ville nouvelle, etc.

Six jours plus tard déjà, le Préfet de Monthey, M. Torrent, écrivait à Sion<sup>116</sup> :

<sup>115</sup> A rapprocher du nom restant en blanc du Président du Conseil d'administration. La Valette visait-il peut-être encore plus haut que Mornay ?

<sup>116</sup> ACV Chemin de fer. Corr. classées, onglet 2.

Je suis chargé par la commune de Port-Valais de la vente de 25 hectares de terrain à fr 1.— la toise de 10 pieds, et même jusqu'à 40 000 toises. Paiement promis immédiatement et voté par Assemblée générale. Je suis chargé d'administrer la somme à recevoir pour payer leurs dettes, etc.

Enfin le Préfet reçoit une réponse de Sion, à laquelle il réplique <sup>117</sup> :

17 août 1856.

Le Département de l'Intérieur vient de m'informer que le Conseil d'Etat n'a pas pu autoriser la vente des terrains faite par la Bourgeoisie de Port-Valais à M. de La Valette, pour des raisons de limites mal définies.

Malgré toutes les réserves il reste assez de terrains pour M. La Valette, environ 30 000 toises.

Cette bordgade se trouvant à la veille de tomber ou d'être ruinée si ce marché n'avait pas lieu, je viens instamment vous prier d'autoriser cette vente.

L'affaire fut discutée au Grand Conseil le 29 mai 1857 <sup>118</sup>. Le Conseil d'Etat proposait la vente des terrains pour la construction de la ville à fr 1.— la perche fédérale (9 m<sup>2</sup>) et la cession gratuite des terrains pour les voies de communication. Gratuitement aussi l'extrême pointe du fort à Culet sur 400 pieds de littoral, du Nord au Midi, pour être convertis en plantations et promenades publiques. Les quais peuvent se prendre sur le lac, etc. Propositions admises par le Grand Conseil.

Il est écrit dans ce sens à La Valette, le 31 décembre 1857, en guise de cadeau de Nouvel-An. On lui fixe un délai de deux ans pour soumettre les plans et de cinq ans pour commencer les travaux.

Hélas ! ce beau projet tomba à l'eau, comme tant d'autres, sortis de l'imagination fertile du « comte » de La Valette...

En fait de grande ville et de port maritime, voici ce que dit le rapport d'un inspecteur adressé au Conseil fédéral, peu après l'ouverture de la ligne, en 1859 <sup>119</sup> :

A Bouveret il n'y a qu'une pauvre petite baraque en bois pour le caissier ; pas d'abris pour les voyageurs et leurs bagages. Il n'y a pas de chemin pour aller au village. Et l'on enfonce de 15 cm dans le sable pour aller du bateau à la gare...

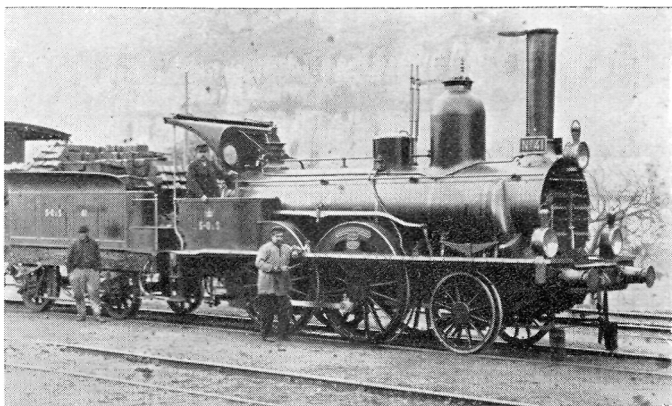
Mais, avant l'ouverture de la ligne, il s'était tout de même passé quelque chose à Bouveret :

C'était l'arrivée du matériel roulant : locomotives, voitures et wagons.

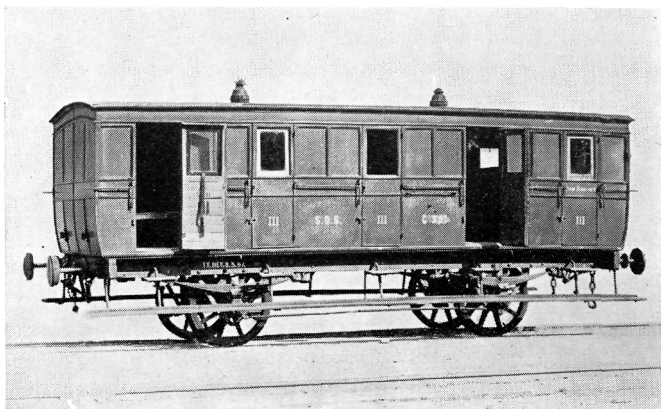
<sup>117</sup> *Ibidem*.

<sup>118</sup> *Bulletin du Grand Conseil*, session de mai 1857.

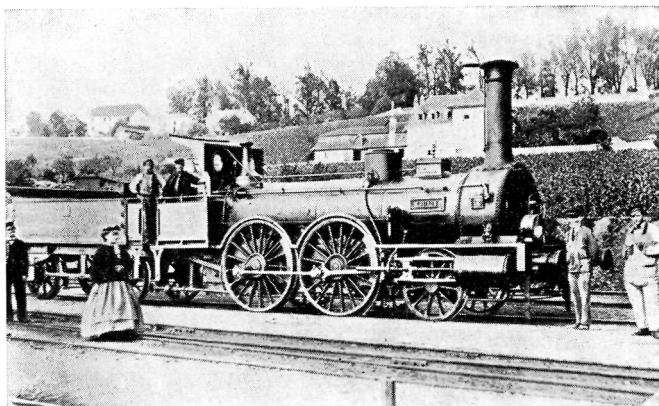
<sup>119</sup> AF Ligne d'Italie.



**Une locomotive de la Ligne d'Italie  
passée en 1881 à la Compagnie « Suisse Occidentale & Simplon »**



**Une voiture de la Compagnie Suisse Occidentale - Simplon**



**Locomotive « Chillon » de l'« Ouest-Suisse »  
à Lausanne en 1863**

Les six locomotives provenaient des Ateliers d'Oullins près de Lyon. Elles furent acheminées sur rail de Lyon à Morges. Là une voie reliait la gare au port, près du château.

Non sans peine ces machines, qui pesaient chacune 22,5 tonnes et leurs tenders 7,5 tonnes, étaient transbordées sur de grandes barques remorquées par bateau à vapeur jusqu'au Bouveret, où il s'agissait de les remonter sur terre ferme...

Ces locomotives atteignaient une vitesse de 75 km/heure. Comme on peut le voir sur la gravure que nous publions, elles avaient un aspect inusité en Suisse : elles n'avaient pas de cylindres extérieurs, ceux-ci se trouvant à l'intérieur du châssis. Ce qui était la caractéristique des locomotives de type anglais.

La Compagnie de l'Ouest-Suisse demandait 400 francs par locomotive pour le transbordement à Morges, 25 francs par voiture et 15 francs par wagon <sup>120</sup>.

Ces six machines n'avaient pas de nom, ce qui est une exception à cette époque et surprenant de la part de La Valette.

Par la même voie arrivèrent aussi 119 voitures, fourgons et wagons à marchandises, en provenance de Lyon et de Paris. Une voiture de luxe, prévue par La Valette, n'arriva jamais.

Les voitures étaient du type français, à coupé, comme celles de l'Ouest-Suisse. Le personnel circulait le long des marchepieds extérieurs, ce qui était particulièrement dangereux. Peu après l'ouverture de la ligne un conducteur fut tué au passage d'un pont, ce qui mit en émoi la population, moins habituée que l'actuelle aux accidents.

Ce transport de véhicules sur le lac exigeait des précautions spéciales : on naviguait par temps favorable. Il arriva cependant un accident <sup>121</sup>.

Le 8 juin 1859 la barque *L'Industriel* venait de Morges, chargée de six wagons neufs. Vers les six heures du soir elle fut surprise par un coup de vent entre Ouchy et Lutry. Les cordes cassèrent comme des toiles d'araignées et quatre wagons, dont un chargé de tuyaux en fer, furent précipités dans le lac. Il n'y eut pas de victimes.

Les rails, aiguilles, etc. <sup>122</sup>, furent transportés de Morges vers Bouveret et aussi sur Villeneuve, d'où la Compagnie de l'Ouest-Suisse les transportait à Bex pour continuer leur route vers Monthey et Saint-Maurice par chars. Car, comme nous l'avons vu, depuis le 10 juin 1857, Villeneuve était relié à Bex par le train.

<sup>120</sup> ACFF Procès-verbaux de l'Ouest-Suisse, vol. 4.

<sup>121</sup> *Gazette du Valais*, 12 juin 1859.

<sup>122</sup> Il y eut un différend avec le Conseil fédéral au sujet de l'écartement des rails qui était de 1450 mm au lieu des 1435 mm prescrits par une loi fédérale. Cela ne gêna pas la circulation, mais La Valette en profita pour mettre la cause de tous ses retards sur ce litige mineur. AF Ligne d'Italie.



**Jules Bussien, chef de gare du Bouveret**  
vers 1872

Sur la casquette  
les initiales LI = Ligne d'Italie

Photo communiquée par la famille

Le 16 février 1859, la première locomotive, remise en état de marche par les spécialistes d'Oullins venus à Bouveret, fit une course d'essai de Bouveret à Vouvry, fêtée comme il se doit <sup>123</sup>.

Un banquet cordial réunissait les entrepreneurs, les employés et les représentants de la Commune de Port-Valais.

Au toast porté au Valais, le président Alexandre Bussien répondit en remerciant l'Entreprise et en la félicitant :

... nos marais desséchés, les distances effacées, l'instruction plus répandue, l'industrie plantant son drapeau dans un pays où les forces motrices naturelles sont si nombreuses... voilà quelques-uns des avantages que le Valais trouvera dans l'établissement des chemins de fer.

<sup>123</sup> *Gazette du Valais*, 20 février 1859.

Un bouquet aux couleurs valaisannes fut remis à l'entrepreneur général. Des détonations de boîtes et le bruit plus grave des canons embellirent encore cette journée.

Et ce fut sans doute sur l'autre ligne, appelée malicieusement la ligne Jougne - Calcuta - Pékin<sup>124</sup>, que l'on grinça des dents en écoutant les coups de sifflets aigus de la locomotive valaisanne et le bruit des canons se répercutant, à leur tour, contre les parois des Alpes vaudoises...

## La locomotive circule de Bouveret à Martigny

Après la fête de Vouvry ce fut au tour de *Monthey*, de Saint-Maurice et de Martigny<sup>125</sup>.

Hier, dimanche 27 mars 1859, la locomotive a franchi le pont de la Vièze. Dès trois heures une grande partie de la population, drapeau déployé, musique en tête, était assemblée sur la rive de la Vièze.

A 4 heures la locomotive apparut sur le pont. On fraternise, d'enthousiastes vivats se font entendre.

Plusieurs citoyens notables de Monthey et des représentants de la Compagnie montèrent sur la locomotive qui s'est dirigée sur Massongex avec un train rempli par la foule. Une nouvelle fête est annoncée pour dimanche prochain : le train traversera pour la première fois le tunnel de Saint-Maurice.

Ce tunnel avait été percé le 30 juin 1858<sup>126</sup>. Les actionnaires de la Compagnie étaient venus nombreux de Genève où ils avaient eu une assemblée générale et ils assistèrent à l'explosion de 80 coups de mine qui firent tomber la cloison qui interceptait le passage, puis ils traversèrent le tunnel pour aller fêter cet événement à *Saint-Maurice*, comme il se doit en pareille circonstance. Après avoir félicité MM. Hunebelle frères, entrepreneurs

<sup>124</sup> *Courrier du Valais*, 22 mars 1856. Nous n'avons rien trouvé sur l'origine du mot « Tonkin » donné à la ligne du Bouveret. Mais La Valette parle souvent de la liaison par le Simplon avec la Méditerranée, l'Orient, les Indes, la Chine, la Cochinchine et l'Australie... Ce surnom vient peut-être de là. A remarquer aussi le surnom de « Malle des Indes » donné à la voiture démodée du chanoine Gard, à Saint-Maurice. Cf. Pierre Grellet : *Pérégrinations valaisannes*, édition des *Annales Valaisannes*, décembre 1960, p. 233.

<sup>125</sup> *Gazette du Valais*, 31 mars 1859.

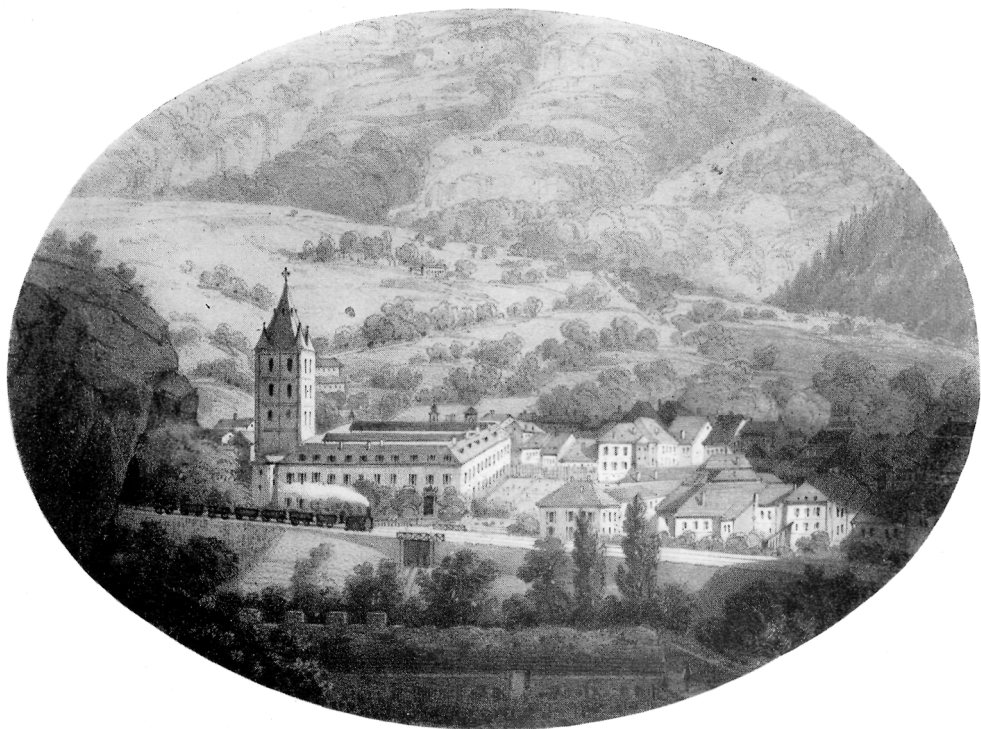
<sup>126</sup> *Nouvelliste vaudois*, 5 juillet 1858.



**Le train pénètre dans le tunnel de Saint-Maurice**

Estampe vers 1860

Collection Ulysse Casanova, Saint-Maurice



**Panache de fumée devant l'Abbaye de Saint-Maurice — Le train débouche du tunnel**  
Estampe vers 1860

Collection Ulysse Casanova, Saint-Maurice



généraux, les Administrateurs firent distribuer une gratification aux ouvriers.

Le percement, qui avait duré 500 et quelques jours <sup>127</sup>, s'était fait entièrement à la main, avec des barres à mines et, comme explosif, la poudre noire. Il avait 460 m de long, 8 de large et 6 m 50 de haut. Il a aujourd'hui 491 m, ayant été prolongé côté Saint-Maurice par une galerie de protection contre les chutes de pierres.

Le percement avait coûté 400 000 francs.

Le tunnel, construit pour la double voie, n'avait au début qu'une voie. Pour l'ouverture à l'exploitation de la ligne Bex - Saint-Maurice, à simple voie, le 1<sup>er</sup> novembre 1860, on posa une aiguille aux Paluds (avec une petite guérite) pour la séparation des deux trafics. En 1886, lors de l'ouverture de la ligne Bouveret - Evian, cette aiguille fut supprimée et chaque ligne eut sa propre voie dans le tunnel. Enfin, le 1<sup>er</sup> mai 1906, la double voie ayant été posée depuis Bex, on réinstalla un poste d'aiguillage aux Paluds.

Un journaliste français, S. de Drée, écrit en 1868 dans le *Monde Illustré* que la ville de Saint-Maurice « tire sa principale importance de la jonction » de la ligne du Bouveret avec celle de Bex. De fait, la « jonction » des deux embranchements valut à la gare de Saint-Maurice une situation privilégiée, diminuée aujourd'hui par la ligne à voie étroite Aigle-Monthey-Champéry...

La Valette, toujours en quête d'un sujet de réclame, n'avait pas manqué de souligner le voisinage de l'antique abbaye d'Agaune et du chemin de fer <sup>128</sup>.

...le chemin de fer arrive à Saint-Maurice, l'antique cité romaine, si célèbre par son abbaye qui date des premiers siècles du christianisme, si illustre aussi dans les annales de notre religion par le martyre de la légion thébaine, immolée dans l'amphithéâtre naturel sur lequel débouche notre tunnel de Saint-Maurice...

C'est un style moins poétique qu'emploie le Général G.-H. Dufour, Inspecteur du Génie, dans un rapport autographe au Chef du Département Militaire fédéral sur les mesures à prendre au point de vue militaire <sup>129</sup> :

... Ainsi donc il sera clairement et nettement stipulé :

1° Qu'il sera pratiqué à chaque extrémité de chaque tunnel (de Saint-Maurice et de Saint-Gingolph <sup>130</sup>) un fourneau de mine bien étanche et de la

<sup>127</sup> *Gazette du Valais*, 23 septembre et 3 octobre 1858.

<sup>128</sup> *Rapport annuel de la Ligne d'Italie*, 1859, p. 16.

<sup>129</sup> AF Ligne d'Italie. Mesures militaires.

<sup>130</sup> Ce dernier ne fut pas exécuté par suite d'un changement de tracé.

capacité de 700 à 800 kilogrammes de poudre, d'après le tracé et les directions qui seront données par le Directeur des Fortifications ;

2° (Concerne d'autres travaux, éventuellement nécessaires).

... Telles sont les conditions qu'il faut imposer à la Compagnie. Je les crois indispensables pour sauver la responsabilité du Département, en ajoutant toutefois que les ouvrages devront être réduits au strict nécessaire pour ne pas engager des dépenses superflues.

G.-H. Dufour.

Ainsi donc il sera clairement et nettement stipulé :

1°) Qu'il sera pratiqué à chaque extrémité de chaque Tunnel (de St. Maurice et de St. Gingolf) un fourneau de mine, bien étanche et de la capacité de 700 à 800 kilogrammes de poudre, d'après le tracé et les directions qui seront données par le Directeur des fortifications.

2°) Qu'après l'achèvement des Tunnels, la Compagnie s'engagera à faire les travaux supplémentaires de défense que l'établissement du Chemin de fer pourrait nécessiter pour la sûreté des deux positions. + Ces ouvrages seront également prescrits et arrêtés par le Directeur des fortifications de St. Maurice.

Telles sont les conditions qu'il faut imposer à la Compagnie. Je les crois indispensables pour sauver la responsabilité du Département, en ajoutant toutefois que les ouvrages devront être réduits au strict nécessaire pour ne pas entraîner des dépenses superflues.

Agissez, Monsieur le Colonel, l'assurance  
de ma Considération distinguée

G.-H. Dufour

Lettre du Général G.-H. Dufour

du 17 juin 1857

Elle porte comme titre :

« L'Inspecteur du Génie fédéral au colonel Frey Hérosé, conseiller fédéral ».

Celui-ci était le Chef du Département militaire.

Archives fédérales, Berne



**Charles Luy**

(1835-1908)

Mort le 9 décembre 1908, il achevait sa 50<sup>e</sup> année au service du chemin de fer. Il fut ainsi le premier chef de gare de Martigny, dès 1859, et demeura en permanence sous les diverses Compagnies : *Ligne d'Italie, Suisse Occidentale, Simplon, Suisse Occidentale et Simplon, Jura-Simplon*, enfin *Chemins de fer fédéraux*. Charles Luy était en outre organiste de l'église paroissiale de Martigny, où il avait eu la joie d'inaugurer le 22 août 1871 de nouvelles orgues, en collaboration avec des maîtres tels qu'Edouard Batiste, professeur au Conservatoire de Paris et organiste de Saint-Eustache ; Vogt, organiste de la collégiale Saint-Nicolas de Fribourg ; Haering, organiste de la cathédrale Saint-Pierre à Genève ; Nicolas Etter, de Zoug, professeur de musique à l'abbaye de Saint-Maurice. (*Patrie suisse*, 20 janvier 1909 ; — *Feuille d'avis du Valais*, 22 août 1961).

Quant à l'arrivée du premier train à Saint-Maurice, nous savons qu'il y eut une fête, mais nous n'en n'avons pas retrouvé de détails<sup>131</sup>.

Et nous arrivons ainsi à la mise en service de la ligne Bouveret - *Martigny*, sans cérémonie d'inauguration, le 14 juillet 1859. Le temps pressait, car on approchait du terme fixé par la concession, terme déjà prolongé une fois...

<sup>131</sup> *Gazette du Valais*, 10 avril 1859.

La *Gazette du Valais* relate à ce sujet <sup>132</sup> :

Le 14 juillet compte parmi les jours fastes du Valais.

C'est ce jour-là que la vapeur a conduit pour la première fois les voyageurs depuis les rives du lac Léman jusqu'au pied du Saint-Bernard et du Mont-Blanc.

Pas de cérémonies bruyantes, point de musique, point de détonations n'annonçaient au public l'inauguration d'un chemin de fer à travers les Alpes majestueuses du Valais.

Trois trains ont circulé à l'heure prévue. Ils correspondent avec les bateaux à Bouveret. En partant de Martigny à 5 h. 45, on est à Genève à 11 heures, et on en repart à 3 heures pour arriver à Martigny à 9 h. 30 du soir. Ce qui donne 4 heures à Genève.

La Valette ne pouvait évidemment pas se passer de son inauguration et il la fit le 6 août suivant, avec les actionnaires, après une assemblée tenue à Genève.

La *Gazette du Valais* s'étant documentée dans la *Revue de Genève* où un correspondant parisien écrivait, publia cette relation <sup>133</sup>.

« Le tronçon à inaugurer est modeste, mais petit tronçon deviendra grand. » Nous sommes partis de Genève sur le bateau *Italie* avec 100 invités environ. Il y avait plusieurs membres du Conseil d'Etat et d'autres notabilités du canton et de la ville de Genève, les Administrateurs de la Compagnie, etc. Sur le bateau, pavoisé aux couleurs des trois Etats, l'équipage tirait des salves de canon.

A Martigny il y eut bénédiction de la locomotive par M. le Prieur de Martigny, en l'absence de Mgr l'Evêque de Sion, empêché.

Puis un banquet de 100 couverts fut servi dans le salon de l'hôtel Clerc. Le dîner, servi par Chevet, était splendide.

Au dessert toasts. L'hospitalité était offerte par M. de La Valette qui est un des nôtres. Il a été, comme vous le savez, rédacteur en chef de l'*Assemblée nationale*, „ dum Athenae florerent aequis legibus ”.

On est frappé par l'absence de manifestation de la population : du moins les journaux n'en parlent pas.

Le *Nouvelliste Vaudois* <sup>134</sup> souligne, lui, l'absence des autorités du Valais, en observant que cette absence avait été fort remarquée. Il semble bien qu'un certain froid ait existé à cette cérémonie.

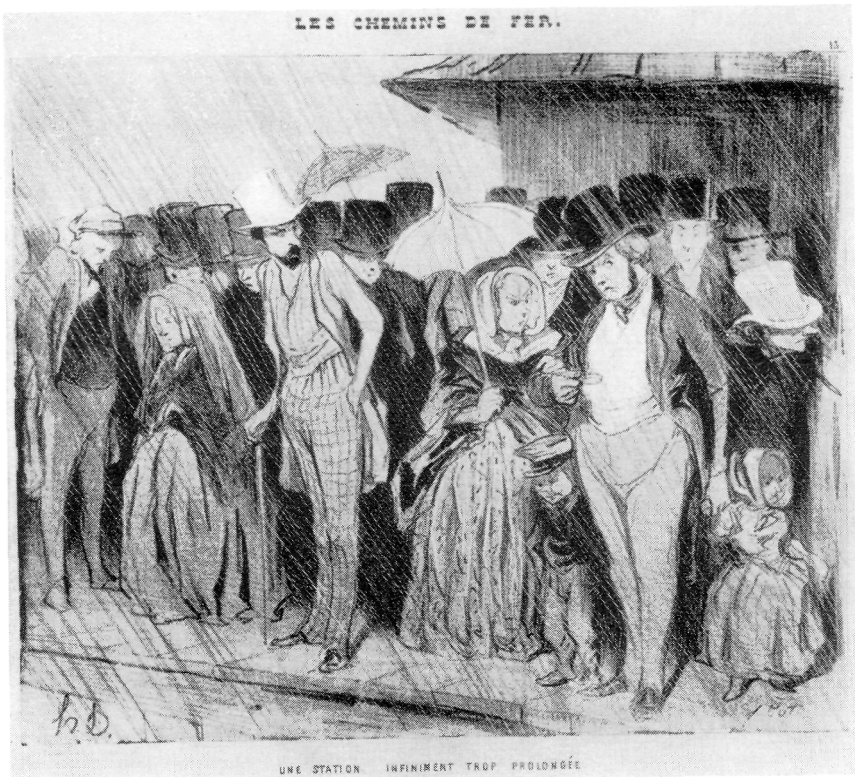
Faut-il en chercher la cause dans les plaintes nombreuses sur l'absence de gares et la mauvaise correspondance avec les bateaux, plaintes qui commençaient à s'étaler dans les journaux <sup>135</sup> ? Peut-être, et aussi le ressentiment de Martigny à propos de sa gare ?...

<sup>132</sup> *Ibidem*, 24 juillet 1859.

<sup>133</sup> *Ibidem*, 14 août 1859.

<sup>134</sup> *Nouvelliste vaudois*, 9 août 1859.

<sup>135</sup> *Gazette du Valais*, 27 juillet 1859.



### Attente sous la pluie...

Caricature par Honoré Daumier (1808-1879)

Nous avons déjà vu la situation du Bouveret ; le même rapport de l'ingénieur Hartmann au Conseil fédéral nous dépeint la situation des autres gares le 3 décembre 1859<sup>136</sup> :

La Compagnie a cherché la ligne droite, sans s'inquiéter beaucoup des localités. Ligne grandiose ; sur aucune autre ligne on ne trouve des parcours rectilignes aussi longs. Mais c'est tout comme bonne impression. Voici la situation :

*Monthey.* Un tout petit bâtiment pour tous les services.

*Saint-Maurice.* Absolument rien à voir, sauf une baraque de 36 pieds carrés pour la caisse avec un avant-toit où la cloche est suspendue. Quelques ouvriers préparent les fondements de la future gare provisoire.

<sup>136</sup> AF Ligne d'Italie.

*Martigny.* Une remise à locomotive en construction promettant de devenir la gare provisoire.

*Les autres gares* sont encore pires : il n'y a rien du tout. On ne trouve rien de semblable en Suisse.

Ce rapport, transmis aux autorités valaisannes, fut à son tour envoyé à la Compagnie d'Italie... qui continua le même système entre Martigny et Sierre...

L'exposé officiel ci-dessus confirme un renseignement qui nous a été aimablement donné par M. Jules Damay, de Martigny, qui tenait de l'ancien chef de gare Luy le fait qu'il avait vendu des billets aux voyageurs, abrité sous un parapluie, lors de ses débuts à la Ligne d'Italie...

## Remous entre Martigny et Sion

Remontons la vallée. Nous voici à Saxon, où l'on avait le sang chaud dans ce temps-là.

Le 20 juillet 1856, le D<sup>r</sup> Claivaz, Préfet de Martigny, Administrateur et Directeur de la Compagnie d'Italie, recevait une lettre de Regray-Belmy, ancien élève de Polytechnique, qui se plaignait de difficultés rencontrées dans la région de Saxon<sup>137</sup> :

Presque chaque jour on arrache des piquets, on vole des balises, etc.

L'employé de chemin de fer est considéré par la plupart des habitants comme une sorte de fléau dévastateur, comme un génie du mal qui se répand dans les campagnes pour couper les arbres, détruire les récoltes, fouler au pied les moissons, pour laisser partout les traces de ses ravages. On abreuve les opérateurs d'invectives, d'injures et de menaces qu'on accompagne souvent de pantomimes expressives destinées sans doute à rendre le patois qui les couvre plus intelligible...

Et il demande protection.

Mais le drame éclate déjà le 23, jour où le D<sup>r</sup> Claivaz mande à Sion<sup>138</sup> :

Ce matin une centaine d'individus, réunis au son de la caisse et du tocsin, se sont transportés sur les chantiers pour en chasser, par la force, les

<sup>137</sup> ACV Chemin de fer. Corr. classées, onglet 2.

<sup>138</sup> *Ibidem.*

# BAINS DE SAXON.



## Saxon-les-Bains

La nouvelle Ligne d'Italie déverse voyageurs élégants et dames à crinolines.  
Prospectus de 1860/1865 environ

Bibliothèque Nationale, Berne

ouvriers. Heureusement que les chefs de chantier ont pu empêcher la résistance qui aurait infailliblement eu pour résultat du sang répandu. Informé de cette émeute, j'ai fait lever les chantiers et arrêter les travaux.

D'un autre côté, en ma qualité de représentant de la Compagnie, je viens réclamer justice et protection, tout en protestant contre les dommages résultant du chômage des ouvriers (brouettes cassées et pelles disparues).

Cette affaire fit un bruit énorme. Il y eut de violentes polémiques dans la presse avec tirage de plusieurs suppléments spéciaux<sup>139</sup>.

<sup>139</sup> *Courrier du Valais*, 24 juillet 1856 et suiv. — *Gazette du Valais*, 24 et 31 juillet 1856.

Le Conseil d'Etat décida de déférer l'affaire au tribunal correctionnel<sup>140</sup>. Il promulgua un arrêté sur la protection du chemin de fer et du télégraphe qui fut répandu, sous forme d'affiches, dans tout le pays. Le D<sup>r</sup> Claivaz fut invité à faire payer les indemnités dues avant de reprendre les travaux. D'autre part, nombre de cas devaient encore être soumis à la procédure fédérale d'expropriation, le Conseil d'Etat estimant qu'il y avait exagération à Saxon pour les prix demandés<sup>141</sup>.

Ces incidents montrent bien l'organisation défectueuse des travaux et la lenteur des bureaux de Sion. Ils eurent pour effet le transfert de l'ingénieur Adrien de Quartéry à Sion et la création dans cette ville d'un bureau cantonal du chemin de fer.

## La locomotive arrive à Sion

Le 3 mai 1860 le journal<sup>142</sup> annonce que la ligne approche de Sion. Sur l'emplacement de la gare on creuse les fondations du bâtiment de la gare, une gare provisoire en bois — car la définitive ne sera construite qu'à la fin de 1872 —, et la Municipalité sédunoise a fait commencer les travaux de construction de l'avenue de la gare.

Le 5 mai dans l'après-midi, une foule considérable de personnes « de tout sexe et de tout âge »<sup>143</sup> stationnait le long de la voie, attendant un spectacle si nouveau et si agréable.

Enfin, à 5 heures, une fumée lointaine signale l'approche du train. Bientôt le sifflet aigu de la locomotive se fait entendre, puis le convoi, salué par les spectateurs, s'avance majestueusement jusqu'au centre de la gare. La locomotive et les wagons sont garnis de feuillage et pavoisés de drapeaux parmi lesquels flot-

<sup>140</sup> ACV Chemin de fer. Corr. classées, onglet 2.

<sup>141</sup> ACV Chemin de fer, III f 8, vol. 5 : il y eut aussi un violent conflit à Conthey. Le 27 mai 1858 le Conseil d'Etat mettait en garde les autorités de Conthey contre la menace de détruire les travaux du chemin de fer déjà exécutés sur le territoire de cette commune. Il ajoutait : « *Nous avons autorisé la Compagnie à traverser les biens communaux incultes, sans indemnité préalable* ».

<sup>142</sup> *Gazette du Valais*, 3 mai 1860.

<sup>143</sup> *Ibidem*, 6 et 10 mai 1860.





**Gare de Sion hier...**  
(construite en 1872-1873)

tent quatre grands drapeaux rouge et blanc avec les treize étoiles valaisannes.

Peu d'instants après, tous les membres du Conseil d'Etat, le Président de la Ville, M. le colonel de Salis et son adjoint, le Directeur de la Banque et d'autres personnes montent dans le train qui part pour Martigny, où un souper improvisé fut offert par le représentant de la Compagnie à ses invités, qui rentrèrent vers les 11 heures du soir...

Sitôt la locomotive arrivée à Sion, on en profita pour transporter le bataillon 35<sup>144</sup>, avec tout son matériel, par deux trains spéciaux au Bouveret. Là, il s'embarqua pour Genève où les esprits étaient en ébullition à cause du rattachement de la Savoie à la France.

Le samedi 26 mai, après la clôture de la session du Grand Conseil, le Gouvernement de Sion organisa un train spécial pour rapatrier et accompagner les députés du Bas<sup>145</sup>.

<sup>144</sup> *Ibidem*, 6 mai, et *Nouvelliste vaudois*, 7 mai 1860.

<sup>145</sup> *Gazette du Valais*, 31 mai 1860. Les archives de la ville de Sion possèdent le projet d'une fête pour l'inauguration du chemin de fer et le Conseil Communal avait voté, le 25 mai 1860, un crédit de fr 1500.— à 2 000.— à cet effet. Mais nous n'avons rien trouvé d'autre à ce sujet dans nos recherches.



### **... et aujourd'hui**

(inaugurée le 20 décembre 1960)

Une centaine de personnes, autorités diverses et députés, prirent place dans le train avec la musique de Sierre. Les musiques de Saint-Maurice et de Monthey, plus un certain nombre de personnes, montèrent encore en cours de route.

Vers midi on arriva au Bouveret, où des officiers du bataillon 35 revenus de Genève et des jeunes carabiniers rentrant de Moudon se joignirent à la cohorte.

Puis ce fut une belle fête de famille, champêtre, sur le plateau verdoyant, en face du lac animé par les bateaux à vapeur et les barques. On fraternisait. Les personnalités présentes — MM. Joseph-Antoine Clémenz, Président du Grand Conseil ; Antoine de Riedmatten, Président du Conseil d'Etat ; Alexis Allet, Conseiller d'Etat ; Hippolyte Pignat, ancien Conseiller d'Etat — portèrent les toasts habituels.

Vers le soir, ce fut la rentrée triomphale dans la capitale avec des manifestations populaires à toutes les gares.

Le 14 mai 1860 le service provisoire Sion - Martigny commençait avec deux trains dans chaque sens par jour.

## La Valette veut fêter le Bouveret-Sion contre l'avis du Conseil d'Etat

Mais de lourds nuages s'élevaient à l'horizon. L'annexion de la Savoie à la France soulevait de vifs remous en Suisse, à Genève surtout.

Le 30 mars 1860 au matin, une bande de Genevois débarquèrent à Thonon, étant partis de Genève sur le bateau à vapeur l'*Aigle*, à la barbe de la police qui surveillait pourtant les exaltés<sup>146</sup>.

Police et armée furent alertées et il s'ensuivit une chasse à l'*Aigle* avec tous les bateaux à vapeur du lac. Les péripéties en sont amusantes à relire<sup>147</sup>, car, depuis l'époque où la marine de l'ancien Duché rançonnait les barques marchandes, on avait perdu de vue ce genre d'exercices navals sur le lac Léman...

Pour juger les événements, il faut se rappeler qu'à cette époque le souvenir du premier Napoléon était encore vivace parmi les populations genevoise et valaisanne. On se souvenait d'avoir été annexé à la France à cause de la route du Simplon. De là à penser que le même sort les attendait de la part du « neveu de l'oncle » avec le chemin de fer du Simplon, il n'y avait qu'un pas à franchir, et les journaux y aidaient par leurs publications.

Ainsi, le discours prononcé par Napoléon III à la session législative de 1860 pour justifier l'annexion de la Savoie à son Empire en contrepartie de l'appui accordé aux Piémontais pour réaliser l'unité de la Péninsule, s'efforçait vainement de calmer les inquiétudes qui se manifestaient chez nous et dans plusieurs nations<sup>148</sup> :

En présence de cette transformation de l'Italie du Nord, qui donne à un Etat puissant tous les passages des Alpes, il était de mon devoir, pour la sûreté de nos frontières, de réclamer les versants français des montagnes. Cette revendication d'un territoire de peu d'étendue n'a rien qui doive alarmer l'Europe...

Et l'*Illustration* de Paris, qui transcrit ce discours, rappelle dans un article historique et géographique sur Nice et la Savoie<sup>149</sup>, que, sous le premier Empire, tout le bassin du Rhône lui

<sup>146</sup> *L'Illustration*, 14 avril 1860, pp. 234 et 241.

<sup>147</sup> *Nouvelliste vaudois*, 31 mars 1860.

<sup>148</sup> *L'Illustration*, 3 mars 1860, p. 130.

<sup>149</sup> *Ibidem*, 17 mars 1860, p. 175.

appartenait et constituait une bonne frontière stratégique. L'article se terminait ainsi :

La difficulté, si la Savoie s'adjoint à la France, sera pour le Faucigny et le Chablais, qui donneraient à la France une position menaçante pour Genève et la Suisse française.

C'était là des propos pouvant alarmer à bon droit Genève et le Valais.

A cela s'ajouta la visite de Napoléon III à Thonon le 5 septembre 1860. Les bateaux de la Compagnie d'Italie avaient été mis à sa disposition et sur l'un d'eux La Valette entouré de son état-major avait reçu l'Empereur. L'ingénieur en chef, M. Vauthier, qui avait remplacé Garella, avait longuement exposé à son illustre visiteur les plans de la Compagnie pour relier Collonges - Fort-l'Ecluse à Arona, et Napoléon avait manifesté un vif intérêt pour ces projets <sup>150</sup>.

Ce ne fut pas sans provoquer une certaine inquiétude, car cette visite semblait confirmer une note parue dans la *Gazette du Valais* <sup>151</sup> :

L'Aigle portera son vol vers le Simplon, après avoir étreint de ses serres Genève et la rive du lac Léman jusqu'à Saint-Gingolph.

Il est probable aussi que la mobilisation du bataillon 35, en pleine saison des travaux agricoles, ait provoqué en Valais quelque mauvaise humeur.

Aussi, lorsque La Valette annonça une fête d'inauguration après l'assemblée des actionnaires qui devait se tenir à Genève le 25 septembre 1860, le Conseil d'Etat lui fit savoir qu'il serait préférable de s'en abstenir, vu les circonstances politiques du moment, sans compter que de graves inondations avaient fortement éprouvé le Haut-Valais, ce qui devait aussi engager à la prudence.

Mais rien ne pouvait retenir La Valette. Il passa outre et organisa rapidement sa fête pour le 29 septembre.

Avec sa cohorte de journalistes habituels le bateau aborda au Bouveret : « futur grand port et ville manufacturière et de plaisance », comme le souligne un journaliste <sup>152</sup>, puis c'est la remontée de la vallée. Rien ne se passe jusqu'à Saxon où venait

<sup>150</sup> ACV Brochure N° 23, p. 19 : le comte de Bourmont, qui était déjà brouillé avec La Valette, voulut aussi prendre part à cette entrevue, mais il fut renvoyé en lui rappelant la trahison de son père à la veille de Waterloo.

<sup>151</sup> *Gazette du Valais*, 22 mars 1860.

<sup>152</sup> *Ibidem*, 30 septembre 1860.

d'arriver un courrier — le télégraphe était dérangé — pour demander à La Valette d'enlever les drapeaux car on craignait une manifestation hostile lorsque le convoi parviendrait à Sion. Mais M. Pignat déclara qu'il ne fallait rien changer, puisqu'il ne s'était rien passé jusque-là.

On repartit donc avec la locomotive décorée aux couleurs des trois pays : Suisse, France, Italie.

L'atmosphère était surchauffée à Sion, où une grande foule attendait à la gare l'arrivée du train inaugural.

Le premier incident se produisit peu avant l'arrivée du train :

Des ouvriers plaçaient rapidement des banderoles aux couleurs valaisannes, françaises et sardes sur des mâts, lorsqu'une partie de la foule hurla : « A bas les drapeaux ! », en se précipitant pour arracher les banderoles.

Les autorités présentes ordonnent alors aux gendarmes d'intervenir, mais ils sont refoulés par les manifestants.

Et voici le train qui arrive, sifflant joyeusement, la locomotive superbement décorée et conduite par l'ingénieur en chef, M. Vauthier.

Il fut accueilli par les huées de la foule, des énergiques se ruèrent comme des forcenés vers la locomotive, et, malgré la résistance des employés, réussirent à arracher un drapeau, sarde disent les uns, français disent les autres.

Puis La Valette parle au peuple et cela produit bon effet. Le désordre cesse peu à peu, mais il règne une émotion indicible à Sion. On enferme quelques perturbateurs, mais, à cause des menaces de la foule, la police dut les relâcher...

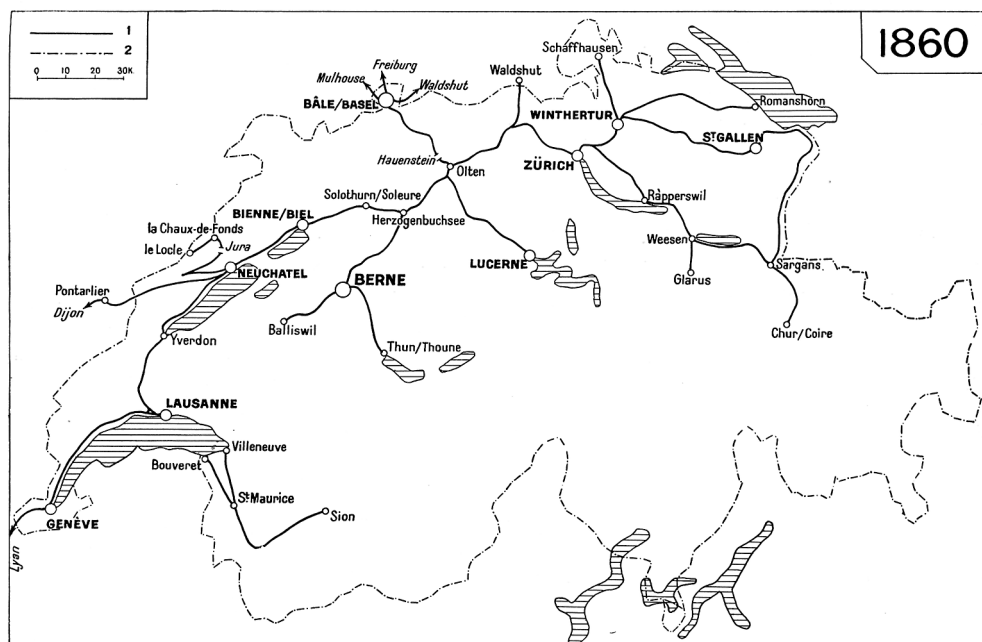
Le train repartit avec tous les invités et l'Harmonie de Sion pour Saxon. Là, on se remit de toutes ces émotions en savourant un excellent banquet au Casino, en écoutant de nombreux discours.

On rappela les mérites du Dr Claivaz dans la création des Bains et Eaux de Saxon. La Valette souligna que la jonction avec le chemin de fer Lyon - Genève se ferait exclusivement par le territoire français, ce qui ne dut pas plaire au Conseiller d'Etat Challet-Venel, de Genève, qui répondit néanmoins en termes prudents. Prirent encore la parole MM. Allet, de Riedmatten et enfin le Sous-Préfet de Thonon.

Ce dernier et La Valette proposèrent une collecte en faveur des inondés, qui produisit fr 1147.—, y compris fr 1000.— de la Compagnie.

On possède de ce Sous-Préfet, M. Fournier-Sarlovèze, un récit de ces événements qu'il est intéressant de comparer aux renseignements puisés dans les journaux de l'époque<sup>153</sup> :

<sup>153</sup> Comte Fleury et Louis Sonolet : *La Société du Second Empire*, vol. 2, pp. 241 et suiv.



### Le réseau suisse à fin 1860

Cliché obligeamment prêté par la Maison Chaix, éditeurs à Paris. Tiré de l'ouvrage de Lartilleux :  
*Géographie des Chemins de fer d'Europe, Tome 2, vol. 1 : La Suisse et l'Italie.*

Il est intéressant de voir les voies ferrées se diriger, en 1860, vers les Alpes  
 en vue des futurs tunnels !

Les cantons suisses voisins de la Savoie ne nous pardonnaient pas l'annexion et leur mauvaise humeur se traduisit en Valais par un incident dans les premiers mois de mon séjour à Thonon. Officiellement invité par le Conseil d'administration que présidait Adrien de La Valette, à l'inauguration d'une section de Martigny à Sion, je m'y rendis après avoir consulté mon Préfet sur l'opportunité de ma présence. Le train qui nous amenait avec d'autres invités, s'arrête à Saxon et M. de La Valette venant à la portière de mon wagon, me dit :

— Monsieur le Sous-Préfet, je suis avisé par une dépêche des autorités valaisannes qu'une manifestation hostile à la France se prépare à l'arrivée du train à Sion. On me demande d'enlever le drapeau français, qui, avec les drapeaux suisse et italien, orne la locomotive.

— Monsieur le Président, ce n'est pas M. Fournier-Sarlovèze que vous avez invité à cette inauguration, mais le sous-préfet de Thonon. Je suis un très petit personnage, mais un personnage officiel, et je ne doute pas un instant que vous ne pensiez comme moi que notre drapeau doit rester où il est.

— Certainement, mais si on l'arrache, cela peut soulever une grosse affaire.

— Nous n'y pouvons rien.

— En avant ! crie M. de La Valette au chef de gare.

Je remarque à ce moment l'air martial d'un de mes compagnons de route, un bel homme avec des moustaches en croc, la tournure d'un officier de cavalerie.

— Monsieur le Sous-Préfet, me dit-il, je me nomme G..., j'ai été militaire, j'ai vu du pays, j'ai fait pas mal de métiers. Pour le moment je suis courrier de cabinet aux Affaires étrangères et actionnaire de la Compagnie. Si l'on doit en découdre, permettez-moi de vous donner un coup de main.

Les églises et les tours pittoresques de Sion sont à peine en vue que nous apercevons une foule houleuse, que des gendarmes ont peine à contenir. Le train s'arrête et une horde de sifflets nous accueille. Au moment où je m'apprête à descendre :

— Pas par ici, me dit M. G... Suivez-moi.

Il me fait prendre la contre-voie, me conduit à la locomotive, m'aide à monter avec lui et, à la stupéfaction du chauffeur, il prend sa place en lui disant :

— Cela me connaît.

Au même instant un groupe de manifestants se précipite vers la machine pour enlever le drapeau français, mais il est arrêté par un jet de vapeur que notre mécanicien improvisé vient de faire jaillir. Un drapeau cependant avait été arraché ; c'était heureusement un drapeau italien, dont le ravisseur, très échaudé, paraissait plutôt embarrassé.

Pendant plus d'une demi-heure, le train dut avancer et reculer, lançant de temps à autre des jets de vapeur pour écarter la foule qui avait rompu les barrages, et permettre aux autorités de calmer les plus exaltés. Nous repartîmes enfin sans encombre et, le soir, à Saxon, il y eut, dans la grande salle des Jeux, banquet de trois cents couverts et toasts.

Là, je pus constater la facilité avec laquelle les Suisses abordent la tribune, s'y étant habitués de bonne heure et dès l'école dans toutes les occasions.

Quand mon tour vint de prendre la parole, je cachai de mon mieux mon émotion et j'eus la bonne fortune de ne pas m'en tirer trop mal, puisque les cris très nourris de « Vive la France ! », qui accueillirent ma péroraison étaient aussi nourris que les sifflets entendus quelques heures auparavant.

Cette affaire devait évidemment avoir des suites diplomatiques. Le lendemain déjà, M. Allet se rendait à Berne, avec un rapport, pour conférer avec le Conseil fédéral.



### **La grande courbe ferroviaire et la « Ville » de Martigny**

Détail de la gravure touristique donnée plus loin, p. 151

Le Conseil d'Etat ramenait l'affaire à un incident purement privé : ayant renoncé à une inauguration officielle, vu les circonstances politiques du moment et les malheurs du pays, cette fête avait un caractère purement privé : la Compagnie avait organisé un train de plaisir, une fête improvisée, terminée par un banquet à Saxon. Le Conseil d'Etat ne pouvait pas s'abstenir sans blesser les convenances.

Ni l'ambassadeur Turgot à Berne qui eut un long entretien avec le Président de la Confédération, ni le Gouvernement français à Paris, n'admirent cette thèse ingénieuse du Conseil d'Etat et il en résulta un gros dossier<sup>154</sup> dans lequel les deux Gouvernements de Berne et de Paris discutent à perte de vue sur le principe même du droit de pavillon sur terre et sur mer — ... en l'occurrence le lac Léman, sur lequel certains incidents analogues s'étaient aussi produits à cette époque<sup>155</sup>.

<sup>154</sup> AF Correspondance de la Légation de Paris 1859-63. Dossier 359. Voir aussi *Gazette du Valais*, 11 novembre 1860.

<sup>155</sup> *Gazette du Valais*, 18 novembre 1860.



Et Kern, notre ministre plénipotentiaire <sup>156</sup>, qui avait succédé au D<sup>r</sup> Barman, d'écrire au Conseil fédéral que « le Gouvernement impérial avait été tout spécialement irrité par cet événement » (*eine ganz besonders gereizte Stimmung*). Il ajoutait encore qu'il n'était pas exact, comme l'avaient relaté certains journaux, que des drapeaux suisses avaient été enlevés à Pontarlier lors de l'arrivée du train inaugural de Neuchâtel, le 24 juillet 1860. Là, les autorités françaises s'étaient abstenues.

Au point de vue pratique il en résulta une longue lettre circulaire aux préfets du canton. Puis le temps passa et l'oubli se fit.

## La circulation commence sur la Ligne d'Italie

Depuis le 1<sup>er</sup> juin 1860, la ligne Sion - Bouveret est ouverte au service public, avec quatre trains par jour dans chaque sens. Départ de Sion à 5 h, 11 h 40, 4 h 45 et 6 h 30. Le Valais possède enfin son chemin de fer, si tant est qu'on puisse donner ce nom à cette ligne dont la plupart des gares ne sont pas même commencées, les voyageurs et les marchandises devant stationner en plein air sans abris <sup>157</sup>. Malgré cela, les plaintes sont rares dans les journaux.

Cependant on réclame déjà à cause des horaires qui négligent Monthey, « gare de premier ordre », et Vouvry, « gare de première classe ». Et, « prétérition inqualifiable », on remarque qu'un train finit à Saint-Maurice au lieu de suivre vers Bouveret <sup>158</sup> !

A Martigny le train de 9 h du soir arrive à un emplacement perdu, sans gare, sans éclairage et sans agents, de sorte que le voyageur étranger se trouve en plein désert, ne sachant quel chemin prendre pour aller en ville. Et cela dans la localité où réside le Directeur <sup>159</sup> !

<sup>156</sup> Kern était un partisan du Gothard. Voir le *Courrier du Valais*, du 1<sup>er</sup> août 1857.

<sup>157</sup> ACV Brochure : *Réponse du Conseil d'Etat au Conseil fédéral* du 28 décembre 1861.

<sup>158</sup> *Gazette du Valais*, 3 juin 1860.

<sup>159</sup> *Ibidem*, 7 août 1859.

Pour le reste, le public semble s'accommoder de ces petites voitures à coupé, que de malicieux Vaudois appelaient « boîtes à cochons » sur l'Ouest-Suisse. Il y a de très faibles lumignons dans les voitures, mais pas de « commodités ». Seules les premières classes sont chauffées au moyen de bouillottes ou chauffeferettes à eau chaude. En 1865 l'Administration du Séquestre étendit généreusement les bouillottes à la deuxième classe. Il existait une installation de réchauffage des bouillottes à Saint-Maurice, Sierre et Bouveret.

Ajoutons à cela que le matériel était mal suspendu et partiellement pourvu d'attelages rigides, sans compter que le freinage se faisait à la main, d'où de violentes secousses et un roulement chaotique.

Néanmoins, le public a du plaisir à voyager. De nombreux trains de plaisir amènent des cohortes de Vaudois à Sion, musi-



Voyageur de 3<sup>e</sup> classe complètement gelés

**Le confort hivernal dans les trains...**

Croquis de Daumier

**Chemins de fer de la ligne d'Italie par le Simplon.**

# TRAIN DE PLAISIR

**de Genève à Thonon, Evian et Sion.**

*Par le bateau le Simplon, de Genève au Bouveret, et le chemin de fer de la ligne d'Italie, du Bouveret à Sion, pour la journée de*

**Dimanche 7 juillet 1861.**

Billets aller et retour **valables pour deux jours**, avec arrêt facultatif à **Monthey, St-Maurice, Vernayaz** (Pisse-Vache-Cascade et Gorge du Trient), **Martigny, Saxon, Sion**, etc., etc.

<b>Aller.</b>		<b>Prix, aller et retour.</b>			<b>Retour.</b>	
<i>Dép.</i> de Genève	à 6 30 mat.	1 <sup>re</sup> cl.	2 <sup>e</sup> cl.	3 <sup>e</sup> cl.	<i>Dép.</i> de Sion	à 2 20 soir.
<i>Arriv.</i> à Thonon	8 30 »	fr. c.	fr. c.	fr.	» de Saxon	à 2 55 »
» Evian	9 15 »	3 —	2 —	—	» de Martigny	à 3 15 »
» Bouveret	10 15 »	3 50	2 50	—	» de Vernayaz	à 3 26 »
» St-Maurice	11 30 »	à Sion,	10 —	8 — 6	» de St-Maurice	à 3 50 »
» Vernayaz	11 53 »	Les secondes en chemin de fer donnent droit aux premières sur les bateaux.			» du Bouveret	à 4 45 »
» Martigny	12 06 »				» d'Evian	à 5 45 »
» Saxon	12 23 »				» de Thonon	à 6 30 »
» Sion	12 59 »				<i>Arr.</i> Genève	à 8 50 »

**AVIS.** — MM. les voyageurs pourront rentrer à Genève par le train 5 du 7 juillet, partant de Sion à 2 h. 20, en correspondance avec le départ du bateau le *Simplon* du Bouveret à 4 h. 45 m., et arrivant à 8 h. 30 m. à Genève, ou par le train 1 du 8 juillet, correspondant avec le départ du bateau l'*Italie* du Bouveret. — Soit départ de Sion à 4 h. du matin, arrivée au Bouveret à 6 h., et à Genève à 10 h., ou par le train 3 du dit jour, en correspondance avec le départ du *Simplon* à 2 h., et arrivant à Genève à 5 h. 45 m. du soir.

## RENSEIGNEMENTS.

**Restaurants** confortables à bord des bateaux vapeur; **buffets** aux gares de Bouveret, Monthey, Saint-Maurice, Martigny, Sion. Une grande fête est annoncée à SAXON-LES-BAINS pour la même journée (voyez plus bas).

*Les billets pour ce train de plaisir seront délivrés au bureau de la ligne d'Italie. rue Pierre-Fatio, et sur le bateau le Simplon.* (988)

## LA PLUS CHARMANTE PROMENADE

que l'on puisse faire, c'est de traverser le lac en bateau, et de prendre le chemin de fer de la ligne d'Italie, qui vous conduit devant le

## CASINO DE SAXON

On y trouve de splendides **salons de lecture**, de **conversation** et de **jeux**. DE PLUS, un orchestre de premier ordre, dirigé par M. Schlitz, du Grand-Opéra de Paris.

### DIMANCHE PROCHAIN 7 JUILLET

il y aura **GRAND CONCERT, GRAND BAL** et **ILLUMINATION**.

Tous les jours on peut descendre de la PIERRE A VOIR, montagne de 7685 pieds, en traîneau, en 15 minutes, et sans aucun danger.

C'est la chose la plus extraordinaire qu'il y ait en Suisse.

A l'occasion de la fête de dimanche prochain, il y aura un train de plaisir à prix réduits, dont les billets seront valables pour deux jours.

Hôtel de premier ordre, excellente cuisine: prix très-modérés.

Annonces parues dans le « Journal de Genève »

du 6 juillet 1861

que en tête, et on fraternise<sup>160</sup>. Ils viennent d'abord par le bateau au Bouveret, puis par l'Ouest-Suisse, sitôt la ligne raccordée. Et l'on peut voir qu'ils commencent à apprécier les vins valaisans, qui, eux aussi, commencent à voyager plus facilement qu'autrefois.

Le 25 août 1861, à l'occasion d'une grande revue militaire à Sion, ce sont 1 158 voyageurs que les trains spéciaux de l'Ouest-Suisse amèneront de Genève et du canton de Vaud<sup>161</sup>.

Les marchandises se mettent aussi en route : nous voyons des wagons de glace partir de Martigny pour diverses destinations. Cette glace provient des exploitations des glaciers de Saleinaz et du Trient. Un de ces wagons ayant été « accidenté » à Reims, par suite de la rupture d'un essieu, on peut admettre qu'il devait s'en expédier à Paris et peut-être en Angleterre. Des bois de fusils vont en Angleterre ; il y a des wagons de vins, d'épine-vinette et surtout des bois sous toutes ses formes. Les bois de chauffage, qui étaient flottés sur le Rhône jusqu'à Bouveret, où un ratelier les retenait<sup>162</sup>, sont maintenant arrêtés à Sion, où une voie de raccordement permettait de les charger au bord du fleuve. Ainsi on ménageait les berges sur le parcours Sion - Bouveret.

De grandes réclames paraissent dans les journaux étalant les merveilles du Casino de Saxon<sup>163</sup> :

... ses salons de lecture, de conversations et de jeux. De plus son orchestre dirigé par M. Schiltz de l'Opéra de Paris. Tous les jours on peut descendre de la Pierre à Voir, montagne de 7 685 pieds, en traîneau, en 15 minutes et sans aucun danger. C'est la chose la plus extraordinaire qu'il y ait en Suisse. Un bateau et train de plaisir circulera le dimanche 7 juillet 1861 de Genève à Sion avec les prix suivants pour les trois classes : fr 10.—, fr 8.— et fr 6.—, billets valables deux jours.

Et aucun risque de mourir de faim ou de soif, car on y indique en lettres grasses qu'il y a des restaurants sur les bateaux et des buffets aux gares de Bouveret, Monthey, Saint-Maurice, Martigny et Sion.

L'apport de recette dû à l'existence du Casino était évalué entre fr 70 000.— et 80 000.— par an pour le chemin de fer. Les

<sup>160</sup> *Nouvelliste vaudois*, 2 et 14 juillet 1860 ; — *Gazette du Valais*, 7 juin et 1<sup>er</sup> juillet 1860.

<sup>161</sup> ACFF Procès-verbaux de l'Ouest-Suisse, vol. 4. — *Les « Papiers » du Colonel Aubert*, Genève, 1953, donnent le récit des premières manœuvres militaires au Gothard et à la Furka avec, entre autres, une gravure de l'entrée de la troupe à Sion.

<sup>162</sup> *Gazette du Valais*, 17 mai 1860, 2 000 « moules » de bois flottent épars sur le Léman, le ratelier de Bouveret ayant cédé.

<sup>163</sup> *Journal de Genève*, 6 juillet 1861.

recettes seules de la gare de Saxon tombèrent de fr 42 032.— en 1877 à fr 16 288.— en 1878 <sup>164</sup>.

Un journal <sup>165</sup> a raconté que le comte de Montalembert, ami personnel de La Valette, aurait été le premier voyageur de la ligne d'Italie, mais sans citer la source de ce renseignement. Le fait est possible car il est certain qu'ils se connaissaient par le journal l'*Assemblée nationale*. Ce voyage témoignerait que Montalembert avait adopté le chemin de fer dont il parlait ainsi à la Chambre française le 31 mai 1842 <sup>166</sup> :

Faut-il vous dire le fond de ma pensée ? Je crois qu'en exagérant, en stimulant artificiellement le besoin de mouvement naturel à l'homme, on augmentera considérablement cet ennui et cette tristesse qui semblent graduellement envahir la société civilisée et surtout le pays que nous habitons... J'espère que jamais le matérialisme ne prédominera au point de faire regarder la communication rapide et à bon marché comme la première condition de gloire et de bonheur pour un peuple habitué à fixer les regards du monde par d'autres succès.

Ne dédaignons pas ce moyen de richesse s'il existe, mais reléguons-le, reléguons les intérêts matériels à la place subordonnée et inférieure qui leur convient, au-dessous de tout ce qui fait la grandeur d'une nation...

Protestons contre cet enthousiasme de commis-voyageurs qui s'est emparé d'une foule d'esprits communs.

Au fur et à mesure de l'ouverture des différents tronçons de la ligne valaisanne, la diligence fédérale du Simplon y adaptait son parcours. Il est remarquable de constater à ce sujet qu'elle assurait le service des voyageurs, des bagages et du courrier directement jusqu'à Arona, en correspondance avec les trains de et pour Milan et Novare.

L'organisation du trafic était très bonne. Des billets directs étaient délivrés en Angleterre, en France, en Suisse et en Italie comprenant les parcours par bateaux, par rail et par route dans les différents pays à parcourir. Les bagages pouvaient s'enregistrer directement. D'où de grandes facilités pour les voyageurs.

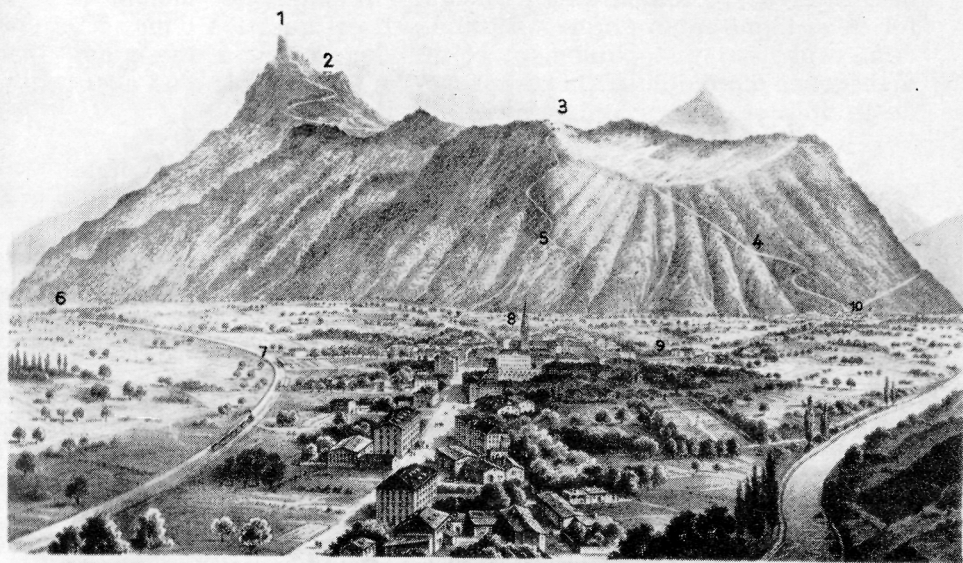
Les billets de l'agence Cook apparaissent tôt déjà : c'est ainsi qu'à l'ouverture de la route de la Furka, en 1867, il est introduit des billets d'excursion Cook comprenant les parcours par bateaux, rail et route, au départ des principales gares européennes.

La Compagnie d'Italie avait aussi créé un service routier reliant Sion à Arona pour le transport des marchandises. On y introduisit même un système de « containers » pour faciliter le passage rail-route et inversement, système qu'on a réinventé de nos jours...

<sup>164</sup> *Rapport annuel de la Compagnie du Simplon*, 1879.

<sup>165</sup> *Nouvelliste valaisan*, 3 avril 1959.

<sup>166</sup> *Vie et Langage*, Paris, Larousse, avril 1959.



### ASCENSION DE LA PIERRE-A-VOIR. un des plus beaux Panoramas de la Suisse

- |                             |                         |
|-----------------------------|-------------------------|
| 1. Pierre à voir 7671 Pieds | 2. Pavillon Restaurant  |
| 3. Les Chalets              | 4. Chemin des Muletiers |
| 5. Cimetière des Trémoilles |                         |



### DESCENTE EN TRAINEAUX. sans fatigue & avec économie de temps.

- |                                       |                   |                  |
|---------------------------------------|-------------------|------------------|
| 6 Bains & Casino de Saxon             | 7 Ligne d'Italie  | 8 Martigny Ville |
| 9 Routes de Chamonix et du St Bernard | 10 Martigny Bourg |                  |

### Martigny, centre touristique

L'excursion de Pierre-à-Voir demande une journée : 5 heures pour monter et 3 heures et demie pour descendre. Prix d'un cheval, 8 fr. ; d'un guide, 8 fr. Si l'on veut descendre en traîneau par Saxon (jouissance assez originale), 45 minutes. Il faut prévenir d'avance le commissaire des guides à Martigny. *Guide Conty, 1872.*

Lithographie de J. Dajoz, rue du Cendrier 19 au 1<sup>er</sup>, Genève

Collection de l'Office valaisan du tourisme, Sion

En automne 1866, la route du Mont-Cenis ayant été coupée par des inondations, le trafic fut détourné par le Simplon, d'où très grosse affluence de voyageurs nécessitant de nombreux suppléments de courses postales sur la route franchissant le col.

Au 31 décembre 1868 l'effectif du personnel occupé dans tous les services était de 217 agents de tout grade.

Relevons enfin quelques mots du Rapport sur l'année 1871 présenté par l'ingénieur Clo, « Chef des Services », à « Monsieur le D<sup>r</sup> Claivaz, Administrateur, Délégué en Valais, du Chemin de fer de la Ligne internationale d'Italie ». Il est question d'un accident causé par un éboulement et qui donna lieu à une grave divergence d'opinion sur la responsabilité... discutable d'un agent de la voie et sur les obligations de la discipline.

Durant l'exercice 1871 il n'y a pas eu d'irrégularités notables à signaler dans la marche du service. Tous les trains ont effectué leur parcours conformément aux horaires à l'exception, cependant, du train 5 du 13 février, qui est arrivé à Sierre avec un retard de 1 h. 15 m., par suite de l'accident ci-après relaté.

Un bloc énorme se détacha des rochers qui longent le chemin de fer, entre Saint-Léonard et Granges, et des éclats tombèrent jusque sur la voie. Le train N° 5 fut pris par le flanc et tout le matériel qui le composait éprouva de fortes avaries. L'Administration ordonna une enquête immédiate par laquelle il fut constaté qu'un garde-ligne n'avait pas fait son parcours régulier avant le passage du train. Pour servir d'exemple, tout en demandant l'application du minimum de la peine fixée par les lois, l'Administration crut devoir déposer une plainte au Tribunal correctionnel du District de Sierre contre l'agent qu'elle considérait comme seul responsable de cet accident. Le Tribunal le condamna à deux mois d'emprisonnement et aux frais de la procédure, mais le Grand-Conseil admit le recours en grâce qui lui fut adressé par le délinquant.

Nous n'avons pas à critiquer les décisions de la première Autorité du pays, mais nous craignons que des acquittements de ce genre ne portent atteinte à la discipline qui doit régner dans le personnel chargé de la surveillance de la voie.

Ce petit conflit montre qu'on ne badinait pas !

## IV

# DIFFICULTÉS

Arrêt des travaux. Dissensions  
Séquestre. Procès  
Réorganisation de la Compagnie  
de la Ligne d'Italie  
Nouvelles difficultés  
Faillite et vente aux enchères



Messieurs les Administrateurs



## La crise

### Arrêt des travaux. Dissensions entre dirigeants Séquestre et Procès

Mais de grosses difficultés s'amassent sur la Ligne d'Italie : les travaux Sion - Sierre s'arrêtent. On ne fait plus rien entre Bouveret et Sion, où n'existe que du provisoire en tout. L'ingénieur annonce, le 29 août 1861, qu'il va suspendre l'exploitation du chemin de fer, n'ayant plus de charbon ni d'argent pour payer les employés...

A la séance des actionnaires du 25 septembre 1860, à Genève, des incidents très vifs avaient éclaté qui montraient un Conseil d'administration divisé en deux groupes irréductibles : d'un côté La Valette et le D<sup>r</sup> Claivaz, de l'autre tous les membres étrangers.

Le motif principal de cette chicane était le projet d'exécution de 52 124 actions non libérées ou libérées partiellement, sur lesquelles il restait à encaisser environ sept millions.

Or La Valette, qui était lui-même actionnaire en retard, prit la défense de ceux-ci et ce fut le point de départ d'une lutte acharnée entre les deux groupes. Celui de Paris, diminué de plusieurs membres qui avaient prudemment quitté le Conseil depuis un certain temps, ne voulut plus donner d'argent à l'entreprise.

Ces fâcheux événements avaient fait beaucoup de bruit dans le pays. Un arbitrage statutaire donna tort au groupe La Valette-Claivaz, lesquels furent suspendus de leurs fonctions de Directeurs. Sur quoi le Conseil d'Etat, puis le Grand Conseil, placèrent le chemin de fer sous séquestre le 23 septembre 1861 et nommèrent une commission de régie sous la direction de... La Valette ! Quelques jours plus tard, une assemblée des actionnaires révoquait la direction du séquestre <sup>167</sup>.

<sup>167</sup> M. de Muralt fut alors nommé Administrateur du Séquestre.

Il faudrait des centaines et des centaines de pages simplement pour analyser les dizaines et les dizaines de brochures, de lettres, d'accusations de toutes sortes, de procès, de poursuites devant les tribunaux correctionnels, de révocations, de réclamations qui surgirent.



**Un grand malade : le chemin de fer a la fièvre**

Caricature de F. Leblanc

*Cahier des Charges des chemins de fer, pamphlet illustré par Bertall, 1847*

Par les nombreuses publications de l'époque on peut connaître des faits restés inconnus du grand public et qui jettent quelques lueurs sur les cahots de la Compagnie.

Nous avons vu qu'il avait été réservé 8 000 actions pour le Valais lors de la souscription. Mais en mai 1856 déjà<sup>168</sup>, M. Allet, lors de discussions sur le prolongement des lignes, avait amené La Valette à réduire ce chiffre à 1 000. Prudent, le Conseil d'Etat confirma la chose par lettre<sup>169</sup>. Mais il semble que La Valette ne

<sup>168</sup> Brochure : *Lettre aux actionnaires*, p. 24.

<sup>169</sup> *Ibidem*, p. 85.

renseigna pas ses collègues qui expliquèrent cela par une spéculation de celui-ci qui avait vu sa demande de 8 000 actions personnelles réduite à 2 500 lors de la souscription. Ainsi les 7 000 actions reprises du Valais restaient à la souche. En cas de hausse, il pouvait se les approprier et, en cas de baisse, les laisser à la souche, au compte de la société, comme actions non placées <sup>170</sup>.

Même histoire avec un autre paquet d'actions resté à la souche, ce que La Valette expliquait de la façon suivante <sup>171</sup> :

L'on sait qu'il est d'usage en France, dans toutes les formations de compagnies de chemin de fer, de mettre à la disposition des journaux, des écrivains de la presse périodique, des rédacteurs qui s'occupent spécialement des questions financières, un certain nombre d'actions au pair ; c'est une gracieuseté qui les indemnise quelquefois, lorsque les actions font prime, du temps et de l'espace consacré dans la presse aux questions de chemin de fer.

Les personnes qui s'occupaient de la publicité pour la ligne d'Italie avaient réclamé l'application de cet usage pour tous les rédacteurs ou agents de publicité ayant déjà donné ou devant donner leur concours.

Le chiffre de 5 000 d'abord articulé fut ramené à 2 500. M. La Valette voulut mettre sur cette demande « pour la Presse ». M. Monternault fit supprimer le mot, en disant que c'était bien entendu et que ce mot pourrait faire mauvais effet.

Les habitudes de négation et d'atermoisement de quelques administrateurs firent remettre de jour en jour la seconde souscription projetée, les actions descendirent au-dessous du pair, le nouvel appel devint impossible et les 2 500 actions furent laissées à la souche...

Enfin, le 24 mai 1857, M. Allet avait passé une convention avec La Valette par laquelle celui-ci rachetait les retards apportés à l'exécution de ses engagements.

Les prestations de l'Etat étaient ramenées à la fourniture des terrains sur 20 km seulement, autant que possible à prendre sur les terrains communaux incultes, plus une quantité de bois limitée, etc. Dans un article très détaillé de la *Gazette du Valais* <sup>172</sup>, l'auteur estime que la prestation du Valais fut ainsi ramenée de fr 8 260 000.— à fr 300 000.—, soit une diminution de 8 millions environ, compte tenu de la dépense qu'aurait dû faire le Valais pour la construction de la ligne Bouveret - Sion et de la perte qu'il aurait subie sur les actions reçues en paiement.

La vivacité de la lutte engagea La Valette à publier de nombreuses lettres et brochures où sa faconde s'étale, s'étend, atteint tout, sauf le fond des questions en cause.

<sup>170</sup> *Ibidem*, p. 25.

<sup>171</sup> Brochure : *Comptes fantastiques*. Lettre à M. Niggeler, avocat, pp. 229-230.

<sup>172</sup> *Gazette du Valais*, 18 octobre 1860.

Il manie l'ironie et multiplie les artifices littéraires qui doivent remplacer les arguments sérieux. Sa plume est trempée dans du miel pour parler de son groupe <sup>173</sup> :

Après ces trois années, Monsieur, de sacrifices faits au succès de la ligne d'Italie, dans la compagnie de M. Monternault, l'on pourrait, je vous assure, donner pour épouse à M. Claivaz ou à moi la femme de Socrate ou de Job. Elle serait regardée comme un ange...

— et dans le fiel pour Monternault :

Quelle patience surhumaine ne fallait-il pas aux deux directeurs pour vivre à côté de ce bâton épineux et pour ne pas avoir de temps en temps l'envie de le jeter dehors par la porte ou par la fenêtre !

Croyez-vous par hasard, Monsieur, que les deux directeurs fussent les seuls à porter sur leurs épaules ce fagot d'épines, cette outre de vanité, ce ballon d'outrecuidance, cette amphore de vitriol ?

Et de nous dépeindre

une galerie de faux bonshommes, de faux braves, de faux amis, de faux dévots, de faux jurisconsultes, de faux signataires, de faux désintéressés et de faux aveugles ayant donné de fausses allégations, de faux documents, de fausses espérances, etc...

Tant et si bien que, pour finir, La Valette se permit des voies de fait lors d'une séance du Conseil d'Administration, le 31 juillet 1861.

Et cela amena les deux groupes devant le Tribunal correctionnel de la Seine, à Paris. Voici les détails donnés par les journaux à ce sujet <sup>174</sup> :

Après onze jours d'audience, la brochure *Lettre aux actionnaires* est déclarée diffamatoire et calomnieuse et comme telle frappée de suppression, ainsi que les réponses. Mercier et Pisson de Genève (les signataires de cette brochure) sont condamnés à 15 jours de prison et à fr 1 000.— d'amende.

MM. Monternault, de Bourmont et Morisseau, reconnus moralement complices, échappent à la peine, quoique leur culpabilité soit établie dans les considérants. M. de La Valette, pour ses lettres à M. Niggeler et pour des coups et des maltraitements avoués, est condamné à deux mois de prison et à fr 1 000.— d'amende. M. Claivaz, à cause de certaines phrases inscrites dans sa citation judiciaire et jugées diffamatoires, est condamné à fr 500.— d'amende.

Toutes les parties en ont appelé devant la Cour impériale.

<sup>173</sup> Brochure : *Masques et profils des pamphlétaires de la Ligne d'Italie*. Lettre à M. Niggeler, p. 208.

<sup>174</sup> *Confédéré du Valais*, 16 mars 1862.

Celle-ci rendit son arrêt <sup>175</sup> :

La Cour maintient la mise hors de cause de MM. Monternault, Morisseau et Bourmont et supprime la complicité morale qu'avait reconnu le premier jugement. En ce qui concerne MM. Mercier, Pisson et La Valette, elle supprime la prison et maintient la condamnation dans toutes les autres parties essentielles du jugement.

Ces événements soulevèrent des commentaires et des polémiques dans les journaux valaisans. Le Gouvernement avait un critique redoutable en la personne d'Alphonse Morand, esprit à la plume alerte, qui lui reprochait surtout de ne pas avoir su sacrifier certaines préférences et doubler ainsi la vivacité de ce malheureux antagonisme en donnant à l'une des deux parties l'appui de l'Etat pendant qu'on était dans l'impossibilité d'enlever à l'autre l'élément vital de toutes les sociétés : le capital <sup>176</sup>.

Et il concluait en disant que la solution consisterait à obtenir des actionnaires qu'ils versent leur arriéré dans des mains sûres en Valais :

... Ainsi le Département des Finances du Valais y gagnerait énormément en tranquillité, la *Gazette du Valais* guérirait peut-être de ses violentes crises nerveuses, nos cinq conseillers d'Etat pourraient vouer tout leur temps à leur département et le public laisserait fort tranquillement MM. de La Valette et de Monternault se disputer et se contester leur de nobiliaire <sup>177</sup>.

## La réorganisation de la Compagnie de la Ligne d'Italie

### Faillite et Vente aux enchères

De leur côté, la Sardaigne et la France — de qui relevait maintenant la concession pour le passage en Chablais — ne reconnaissaient que les administrateurs avec lesquels le Valais ne voulait pas traiter.

<sup>175</sup> *Ibidem*, 2 juillet 1862.

<sup>176</sup> *Ibidem*, 6 février 1862.

<sup>177</sup> *Ibidem*.

Grâce à l'intervention fédérale, un arrangement intervint à Berne, le 9 février 1862, et un nouveau Conseil d'administration fut nommé, dans lequel ne se retrouvaient, parmi les anciens membres, que M. Blacque, banquier à Paris, et M. William Austin, à Londres. Le Valais y était représenté par MM. Allet et de Werra, députés, et Genève par M. Vautier, président du Conseil d'Etat.

Pour la première fois, la Compagnie publie un rapport annuel qui nous renseigne objectivement <sup>178</sup> :

En Italie, les travaux et les études se poursuivent de Domodossola à Arona. Dans le Chablais, la Compagnie avait dû céder la concession pour le tronçon Thonon - Bellegarde au Gouvernement français, c'est-à-dire au PLM, lequel recevait une subvention. On laissait à la Compagnie de la Ligne d'Italie le soin de construire le tronçon de Thonon à Saint-Gingolph, mais sans subvention. La Compagnie dut y renoncer pour récupérer son cautionnement d'un million de francs.

L'Administration nouvelle dut régler tous les litiges en cours, liquider les comptes avec les organes du séquestre, etc.

Un Directeur unique fut nommé en la personne de M. Pierron de Mondésir, ingénieur des Ponts et Chaussées, homme très capable <sup>179</sup>. Sous la direction de celui-ci et par les soins de l'ingénieur Lehaitre <sup>180</sup>, des études approfondies furent faites au Simplon.

Le projet issu de ces études fut soumis à Napoléon III par MM. Blacque, de Mondésir et Lehaitre <sup>181</sup>. On avait mis à la disposition de ces Messieurs la grande galerie de Diane, au Louvre, pour y développer les plans qui n'avaient pas moins de 40 m d'étendue. Des ouvriers avaient disposé dans la longueur de cette célèbre galerie des montants et des traverses en bois, sur lesquels étaient fixés le plan général et le profil du tracé, de façon que l'Empereur et ses suivants pussent, en se promenant, suivre sur les cartes la ligne projetée de Domodossola à Brigue (échelle 2/1000).

L'Empereur et sa suite nombreuse (25 personnes) ont beaucoup admiré ces plans.

Le même journal annonçait que ces documents avaient aussi été présentés au roi Victor-Emmanuel, lequel avait témoigné un

<sup>178</sup> *Rapport annuel de la Ligne d'Italie*, 1864, p. 16.

<sup>179</sup> Il avait travaillé aux chemins de fer russes et semble avoir été recommandé par le Gouvernement français. *Confédéré*, 1<sup>er</sup> juin 1862.

<sup>180</sup> Lehaitre avait contribué aux premières études au Mont-Cenis et avait travaillé aussi en Russie. *Confédéré*, 7 septembre 1862.

<sup>181</sup> *Indépendance Belge*, 12 mars 1864. ACV Brochure avec articles de journaux.

vif intérêt à ces projets et accepté les plans avec une reconnaissance manifeste.

Les archives CFF à Lausanne possèdent une collection de ces plans<sup>182</sup>. Le projet prévoyait un tunnel de faite de 5 km et, de part et d'autre de la montagne, onze rebroussements à parcourir avec des trains ayant une locomotive à chaque bout<sup>183</sup>.

Les travaux Sion - Sierre furent activés. La gérance par les nouveaux organes s'avérait bonne et de criants abus dans l'exploitation furent supprimés.

Mais la carence financière subsistait. L'appel aux actionnaires en retard n'avait procuré que fort peu de fonds, de sorte qu'il ne fut pas possible de payer les coupons des actions en juillet 1865. Les recettes d'exploitation n'arrivaient pas à couvrir régulièrement les frais courants<sup>184</sup>.

Ainsi la Compagnie se vit dans l'obligation de déposer son bilan au Tribunal de Genève en juillet 1865.

J.-Amédée de Muralt, en sa qualité d'administrateur du Séquestre, remit au Conseil d'Etat du Valais pour être présenté au Grand Conseil en sa session ordinaire de mai 1867, un Rapport sur l'exercice du 1<sup>er</sup> juillet 1865 au 30 juin 1866. L'auteur y rappelle d'abord les conditions dans lesquelles le Séquestre fut décidé : l'assemblée générale des actionnaires de la Ligne d'Italie, le 30 juin 1865, avait dû constater « l'impossibilité de la Compagnie de satisfaire à ses obligations » et avait réclamé la mise sous séquestre du chemin de fer. Le Gouvernement valaisan avait adopté cette conclusion par arrêté du 3 juillet, et M. de Muralt avait été « chargé de prendre en mains l'Administration du Séquestre » et de procéder aux réorganisations nécessaires. Le nombre des agents fut réduit ; « le bureau de l'exploitation, à

<sup>182</sup> ACFF S 16 et 17.

<sup>183</sup> M. Joguet, un des nouveaux administrateurs, avait été envoyé à Turin pour sonder le terrain au sujet du passage du Simplon. M. Tourte, chargé d'affaires suisse, renseignait le Conseil fédéral par un rapport du 18 septembre 1862 : « M. Joguet avait pour moi de pressantes recommandations. Je lui dis que lorsqu'il le voudrait je le présenterais au Ministre des Travaux Publics, comme je l'avais fait pour les délégués du Lukmanier et du Saint-Gothard, mais que mes instructions m'interdisaient de rien faire de plus.

Partout on lui a dit : « amen ». Seulement, quant à une subvention, point indispensable pour le succès de l'entreprise, cela sera sans doute plus difficile.

A tort ou à raison on considère dans la Haute-Italie le passage du Simplon comme une concurrence inutile et ruineuse au Mont-Cenis et comme une prise de possession anticipée, par la France, de Genève et du Valais, en vue de tenir l'Italie en échec par Milan.

C'était aussi l'avis du comte de Cavour. »

AF Correspondance du Chargé d'affaires à Turin. Copie au dossier Ligne d'Italie.

<sup>184</sup> En 1863 : Recettes fr 658 357.—. Dépenses : fr 749 942.—

Saint-Maurice, fut réuni au bureau de Sion » ; une stricte économie fut instaurée.

La liquidation de la faillite, les actions pendantes devant les tribunaux, un certain flottement sur « les limites des pouvoirs des diverses autorités qui eurent à intervenir dans les services », les rapports avec l'étranger, tout cela occupe une place considérable du Rapport de M. de Muralt. Relevons les préoccupations du Département militaire fédéral qui, le 13 septembre 1865, établit un règlement pour le transport des troupes et des munitions en temps de guerre, car on assistait à une tension croissante entre la Prusse et l'empire d'Autriche-Hongrie, naguère alliés contre le Danemark. Au printemps 1866, la guerre éclate et la situation de l'Europe devient inquiétante ; le Département militaire fédéral doit reprendre tout le problème de l'utilisation des chemins de fer pour la défense du pays.

En ce qui concerne l'exploitation de la Ligne, le Rapport de M. de Muralt contient bien des détails intéressants. Glanons-en quelques-uns. « Le chemin de fer du Bouveret à Sion a trouvé d'autant plus l'avantage (à des conventions conclues alors entre la Suisse et l'Italie) que les billets au départ et à destination de Genève ont tous été attribués à la voie du Bouveret »... Des accords ont été conclus aussi avec d'autres Compagnies suisses : ainsi des réductions de prix furent accordées aux pèlerins se rendant à Einsiedeln, comme aux participants de divers Congrès : Sciences sociales, Société fédérale de gymnastique, Société des « Instituteurs des pauvres », Société du Grütli, etc. Un tarif direct de marchandises relie désormais les « stations » de Sion, Martigny et Monthey, aux principales gares du Grand-Duché de Bade, du Palatinat et de la région Main-Neckar. Par contre, dès le 15 octobre 1865, il n'y a plus que trois trains journaliers dans chaque direction, au lieu de quatre, « le nombre de trois trains, note le Rapport, ayant été reconnu satisfaisant aux intérêts des populations à desservir et aux exigences du trafic ». L'Administration du Séquestre tient encore à souligner ce qu'elle a fait en faveur des voyageurs, notamment les « conditions de faveur » consenties aux participants des tirs de Monthey, de Saint-Maurice et de Genève ; l'organisation d'un « train spécial en correspondance avec les bateaux sur Ouchy » ; le chauffage des compartiments de seconde classe en hiver.

Notons aussi quelques accidents :

La ligne Bouveret-Sion a été interrompue pendant plusieurs jours par l'enlèvement du pont sur le torrent du Saint-Barthélemy, qui eut lieu l'après-midi du 23 août 1865. A la suite d'un fort orage, une agglomération de pierres et de terres détrempées se déversa par le lit de ce torrent, depuis le pied de la Dent du Midi, dans le Rhône, renouvelant sur ce point le phénomène qui s'était déjà produit en 1835, sur une plus grande échelle. Le débouché du pont du chemin de fer se trouva insuffisant pour livrer passage à la masse





En ce même mois, « le 5 août 1865, un bloc de pierre se détacha de la paroi de rocher au-dessus de la tête méridionale du tunnel de Saint-Maurice et s'abattit sur la voie ». Un éboulement semblable, mais plus grave, se produira encore le 1<sup>er</sup> mai 1897 à 11 h du soir. Aussi, pour écarter tout risque, le tunnel sera prolongé d'un avant-corps massif de 31 m de long.

Pour être complet, le Rapport de M. de Muralt mentionne encore deux menus faits : à Sion, le 11 novembre 1865, une machine alla s'enfoncer dans des terres labourées, à proximité du Rhône, « par suite d'une fausse position de l'aiguille », et le 2 janvier 1866 un cheval, qui s'était introduit de lui-même sur les voies à proximité de la gare de Monthey, sans avoir été remarqué, fut tué par un train, du soir.

Terminons la lecture de ce Rapport par une donnée technique :

#### *Longueur de la ligne :*

Du milieu du bâtiment à voyageurs de la gare du Bouveret à celui du bâtiment à voyageurs de la gare de Sion, 63 753 mètres ; *Longueur appliquée dans les tarifs* : 64 kilomètres.

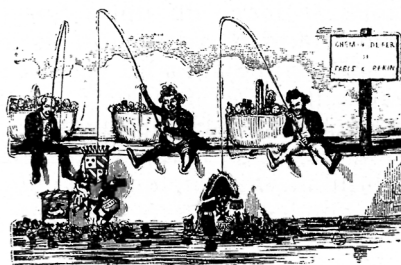
Après de nombreuses péripéties et des complications sans nombre, l'actif de la Compagnie, chemin de fer et bateaux, plus les travaux en cours, furent mis aux enchères publiques, le 23 juillet 1866, avec une mise à prix de 4 millions, mais avec un cahier des charges rédigé par le Gouvernement valaisan et comprenant nombre de clauses onéreuses à remplir.

Personne ne se présenta aux enchères. Une seconde vente eut lieu le 15 juillet 1867 et ce fut La Valette qui se porta acquéreur pour le prix de fr 2 525 000.— Il représentait un groupement d'anciens actionnaires et obligataires.

La vente permit de répartir lors de la liquidation fr 50.— par obligation de fr 500.—, tout le capital actions étant perdu.

# LA VALETTE RACHÈTE LA LIGNE D'ITALIE ET FORME UNE NOUVELLE COMPAGNIE

Achèvement du tronçon Sion-Sierre  
Les fêtes d'inauguration de Sierre



La pêche aux actionnaires

# La Nouvelle Compagnie de la Ligne d'Italie par le Simplon

C'est sous ce nom que La Valette fonda la nouvelle société, dont nous ne soulignerons ici que quelques bribes d'histoire.

Tout son effort dut se porter sur l'obtention de fonds, car lors de l'enchère, il n'en possédait pas. Il organisa aussitôt une publicité torrentielle qui s'abattit surtout sur la France<sup>185</sup>. Il avait mis sur pied un plan financier ruineux et fantastique, dont nous mentionnons seulement le droit des obligataires — il n'avait pas émis d'actions — à un tirage à lots s'élevant à 3 millions et demi de francs, qui ne fut d'ailleurs jamais tiré, mais qui donna fort à faire au Conseil fédéral.

En effet, les émissions de valeurs à lots étaient soumises partout à une autorisation des autorités. En France, La Valette obtint le consentement personnel de Napoléon III, lors d'une audience qui lui fut accordée à Biarritz — ce que l'on appelait alors la « diplomatie thermale de l'Empereur ».

Pour le Valais, ce fut le D<sup>r</sup> Claivaz qui écrivit au Conseil d'Etat<sup>186</sup> pour lui exposer comment Ferdinand de Lesseps avait opéré en France pour lancer l'emprunt à lots du canal de Suez, lequel avait rapporté cent millions en trois jours. Il priait cette autorité de bien vouloir soumettre le plus tôt possible au Grand Conseil un projet de loi autorisant la Compagnie à émettre des obligations à lots ou à primes, en insérant dans celles-ci, comme dans celles de Suez, une appréciation soulignant toute l'importance internationale de la voie ferrée du Simplon, suite naturelle du percement de l'isthme de Suez, etc.

<sup>185</sup> Le 1<sup>er</sup> février 1869 il envoya un télégramme délirant de 130 mots au Conseil fédéral pour souligner le succès d'une assemblée des souscripteurs, emballés par sa faconde. AF Ligne d'Italie.

<sup>186</sup> ACV Chemin de fer, A III f, dossier 26.

# CHÉMINES DE FER DE LA LIGNE D'ITALIE

Par la Vallée du Rhône et le Simplon

## SERVICE D'ÉTÉ A DATER DU 1<sup>er</sup> JUIN 1867

Services directs entre la FRANCE, la SUISSE et l'ITALIE, par le Simplon

Prix des Places

Départ Genève		SERVICES VERS L'ITALIE										SERVICES DEPUIS L'ITALIE									
1 <sup>re</sup>	2 <sup>e</sup>	1 <sup>re</sup>	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	5 <sup>e</sup>	6 <sup>e</sup>	7 <sup>e</sup>	8 <sup>e</sup>	9 <sup>e</sup>	10 <sup>e</sup>	1 <sup>re</sup>	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	5 <sup>e</sup>	6 <sup>e</sup>	7 <sup>e</sup>	8 <sup>e</sup>	9 <sup>e</sup>	10 <sup>e</sup>
4	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
5	3	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
6	4	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
7	5	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
8	6	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
9	7	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10	8	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	9	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
12	10	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
13	11	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
14	12	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
15	13	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
16	14	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
17	15	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
18	16	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
19	17	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
20	18	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
21	19	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
22	20	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
23	21	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
24	22	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
25	23	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
26	24	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
27	25	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
28	26	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
29	27	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
30	28	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
31	29	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
32	30	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
33	31	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
34	32	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
35	33	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
36	34	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
37	35	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
38	36	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	37	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
40	38	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
41	39	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
42	40	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
43	41	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
44	42	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
45	43	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
46	44	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
47	45	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
48	46	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
49	47	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
50	48	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
51	49	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
52	50	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
53	51	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
54	52	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
55	53	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
56	54	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
57	55	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
58	56	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
59	57	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
60	58	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
61	59	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
62	60	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
63	61	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
64	62	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
65	63	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
66	64	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
67	65	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
68	66	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
69	67	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
70	68	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
71	69	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
72	70	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
73	71	70	71	72	73	74															

Le Grand Conseil, ignorant les agissements discutables auxquels La Valette avait eu recours jusque-là, rendit un décret le 5 septembre 1868, approuvant et autorisant cette émission de valeurs à lots.

Sur quoi La Valette de lancer sa réclame partout en y déclarant faussement posséder l'autorisation du Gouvernement *suisse*.

Cette mention dans les prospectus et dans les journaux provoqua des critiques contre le Conseil fédéral dans la presse et des demandes d'explications à cette autorité. D'où un échange de nombreux télégrammes et de lettres avec le ministre Kern à Paris <sup>187</sup>.

Il ressort de ces documents que le Conseil fédéral, craignant, d'une part, de faire échouer l'emprunt, ce qui pourrait lui être reproché par le Valais et par les partisans du Simplon, et, d'autre part, ne pouvant pas laisser compromettre son honneur <sup>188</sup>, télégraphia au ministre Kern de remettre à La Valette le soin de faire les rectifications nécessaires, et, si ce dernier n'est pas d'accord, de faire l'utile.

Sur quoi La Valette, qui avait déclaré à Kern qu'une rectification officielle tuerait l'entreprise, publia un communiqué dans quelques journaux. Après un préambule-réclame, il disait :

Ce ne sont pas les autorités de la Confédération, mais celles du canton suisse du Valais qui, par une loi présentée par le Conseil d'Etat et votée à l'unanimité par le Grand Conseil, ont autorisé l'emprunt des 134 166 obligations et le tirage des 3  $\frac{1}{2}$  millions répartis en 3 200 primes ou lots, etc.

A remarquer comment il évite de mettre le mot « suisse » après Confédération, tout en l'ajoutant soigneusement au mot « canton » !

Cette rectification ambiguë ne parut d'ailleurs dans les journaux que trois jours avant la clôture de la souscription !

La tranche étrangère fut lancée le 25 janvier 1869, notamment en Allemagne, où prospectus, réclame et obligations continuaient à mentionner l'autorisation du *Gouvernement suisse*. Ce qui provoqua un incident avec Bismarck en 1871.

Les valeurs à lots étant interdites ou soumises à l'estampillage en Allemagne, la Chancellerie du Reich allemand reçut un prospectus accompagné de l'obligation N° 124 470, avec demande si l'on pouvait admettre ces titres à l'estampillage.

<sup>187</sup> AF Ligne d'Italie.

<sup>188</sup> *Ibidem*, lettre du 11 novembre 1868 au Ministre Kern.

Bismarck donna personnellement l'ordre d'envoyer ces documents au Conseil fédéral, pour renseignements.

Cette autorité, après une première réponse explicative à Berlin, demanda un avis de droit à M. Feer-Herzog, d'Aarau <sup>189</sup>.

Ce dernier en profita pour faire l'historique de la première Compagnie, puis, à propos de la deuxième, il souligna que La Valette, grâce à la combinaison des deux mots : « Napoléon » et « Simplon » avait réussi à obtenir de Napoléon III, à Biarritz, l'autorisation personnelle pour l'émission des titres avec primes en France <sup>190</sup>.

Il estimait regrettable que le Conseil fédéral ne soit pas intervenu plus énergiquement lors du lancement de l'emprunt et déclarait qu'il fallait proposer aux autorités allemandes de s'abstenir de timbrer ces documents, puisqu'il s'agissait d'une tromperie.

Ce préavis fut transmis à Berlin, d'où l'on répondit que M. Delbrück en avait pris connaissance et que la décision avait été prise de refuser l'estampillage de ces titres.

Mais le dernier passage du rapport Feer-Herzog ne fut pas transmis à Berlin ; il disait ceci :

... car il s'agit de la plus parfaite escroquerie qui a été tentée sur le continent européen depuis des années, laquelle risque de compromettre le bon renom de la Suisse, grâce à l'audace d'un aventurier étranger.

D'autre part, La Valette avait renoué avec James Fazy pour l'attirer dans la nouvelle affaire :

15 mai 1866.

Cher ancien collègue et éminent Président,

... J'accepte avec une vive reconnaissance le concours que vous voulez bien m'accorder. Dans la question du Simplon vous pouvez beaucoup. J'accepte avec bonheur l'appui de la *Nation Suisse* si répandue dans presque tous les cantons et je ne demande pas mieux que devenir pour notre nouvelle Compagnie actionnaire de cette importante feuille...

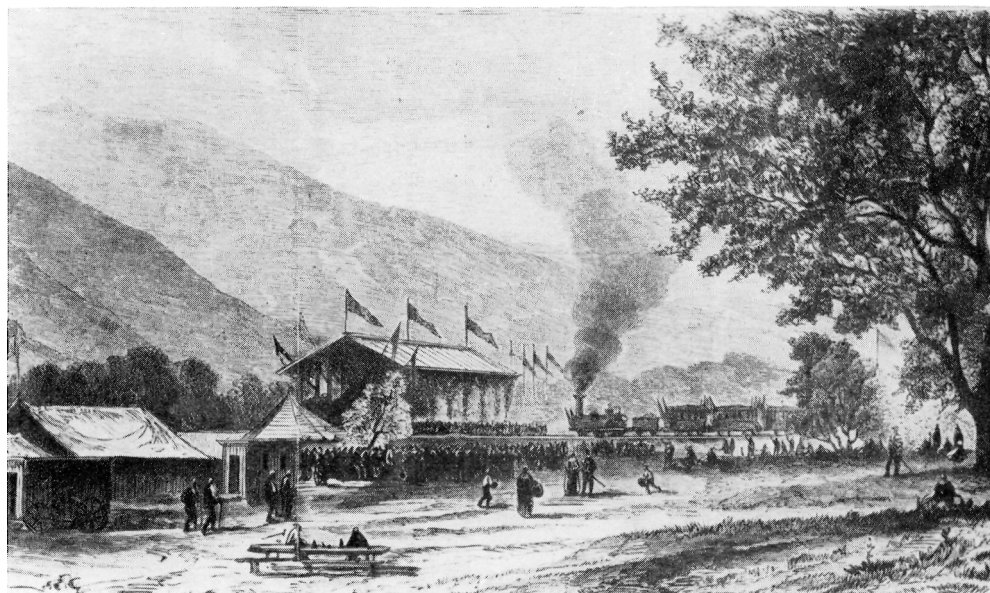
Lors de mon passage à Genève je vous parlerai longuement de la Banque Internationale dont je vous apporterai les statuts. J'aurai pleins pouvoirs à plus d'un titre et nous verrons ce qu'il pourra y avoir d'utile dans cette création et aussi dans le Crédit Rural, patronné par l'Empereur et dont je suis également l'un des fondateurs.

Je vous expliquerai pourquoi j'ai cru nécessaire à l'avenir de la Ligne d'Italie la réalisation de ces deux établissements de crédit public où un heureux hasard réunit un grand nombre de mes amis <sup>191</sup>.

<sup>189</sup> Un des promoteurs du Gothard.

<sup>190</sup> AF Ligne d'Italie, et ACFF S. 6. Pièce 283.

<sup>191</sup> BPU Genève. Papiers Fazy. Sur *La Nation Suisse*, voir *Mémoires de J. Fazy* par F. Ruchon, Genève, 1947, p. 255. Le Crédit Rural s'effondra avec de grandes pertes pour les actionnaires. *Gazette des Provinces*, 16 août 1877.



**Fêtes de Sierre. Arrivée du train inaugural, 7 septembre 1868**

*Le Monde illustré*, 19 septembre 1868



# Les fêtes de Sierre et les journalistes français

Pour procéder au lancement de ses grands emprunts, La Valette donna un éclat tout particulier à l'inauguration du tronçon Sion - Sierre, les 6, 7 et 8 septembre 1868.

Ce n'est pas sans peine que ce tronçon fut terminé. A peu près tout avait été fait par l'ancienne société. La nouvelle n'eut qu'à placer le ballast, poser les rails, ce qui fut fait à crédit, et à construire les hangars en bois appelés gares.

Plus de 150 journalistes de la presse française et étrangère furent invités, ainsi que les autorités fédérales et cantonales, plusieurs personnalités étrangères, etc.<sup>192</sup>.

Le Conseil fédéral reçut de l'autorité cantonale sept cartes d'invitation. Il remercia en s'excusant de ne pouvoir accepter officiellement l'invitation, laissant ses membres libres d'y participer « si leurs occupations le permettent »<sup>193</sup>.

La Valette avait confirmé l'invitation depuis Paris au Président de la Confédération, mais sa lettre parlait du tronçon Sion - Loèche<sup>194</sup> !

Il est amusant de relire les récits de certains journalistes ne manquant ni du don d'observation, ni d'humour<sup>195</sup> :

Partis de Genève le matin sur un bateau à vapeur pavoisé aux triples couleurs de la France, de la Suisse et de l'Italie, nous avons employé le meilleur de notre journée à décrire de majestueux zigzags d'une rive à l'autre du Léman.

Au Bouveret, nous trouvâmes un train attelé d'une locomotive toute enroulée qui remonta la vallée du Rhône sans se presser. A chaque halte les riverains du chemin ferré, hommes, femmes, enfants et bestiaux, nous attendaient à la barrière et c'étaient des vivats à faire choir un cent d'avalanches.

Les invités logèrent dans les localités de Martigny à Sion. Le lendemain un train spécial les transportait de Sion à Sierre dans l'après-midi : marche triomphale avec accompagnement de fanfares valaisannes. Le soir, à Sierre, banquet sur l'herbe, au bord de la voie, vis-à-vis de l'endroit choisi pour la gare, laquelle, comme bien l'on pense, n'existait encore que sur le papier. Ce banquet, en partie aux flambeaux, fut la pièce sérieuse du grand festival et demeure encore aujourd'hui le point lumineux vers lequel convergent mes

<sup>192</sup> Le ministre français Walewski et le ministre des Travaux publics s'étaient excusés. Vaud avait délégué le Conseiller d'Etat M. Berney et Genève M. Friderich.

<sup>193</sup> Le Conseiller fédéral Challet-Venel prit part à la fête et prononça un discours « neutre ». *Confédéré*, 13 septembre 1868. AF Ligne d'Italie.

<sup>194</sup> AF Ligne d'Italie.

<sup>195</sup> Jules Gourdauld : *La Suisse pittoresque*, Paris, Hachette, 1885, pp. 36-39 (repris de son reportage de l'époque).



Une carte d'invitation aux fêtes de Sierre, septembre 1868

Archives fédérales, Berne

souvenirs. L'évêque de Sion, feu Monseigneur de Preux — dont Dieu veuille bien avoir l'âme — l'honora de sa présence et de son appétit.

Au dessert, alors que la voix trébuche et que la mémoire cède tant soit peu à l'inspiration, il y eut afflux de toasts et de discours. La brise nocturne en porta l'écho chevrotant jusque par-delà le pont du Rhône, dans les halliers mystérieux de la forêt de Finges.

A dîner bien repu, l'éloquence est un surcroît fin de volupté. Vins de France et du Valais, champagne pétillant et chaud, malvoisie, si puissant déjà isolés, que ne pouvez-vous réunis ! Les harangueurs avaient d'ailleurs pleine immunité ; où le français faiblissait, le patois venait à la rescousse. A l'idiome romand du Bas-Valais, mélange inextricable de gaulois, de burgonde et de savoyard, succédait, ou réciproquement, le dialecte haut-valaisan à l'accent nasal ; puis venait l'orateur du Val d'Anniviers, ennemi juré de l's, en revanche amoureux fou du *ch* et du *z*. Par-dessus tout éclatait la trompette sonore et figaresque des discoureurs parisiens.

Pendant ces dits et redits sous le plafond étoilé du ciel, le temps vint de rentrer au gîte. La locomotive, toujours attifée, chauffa derechef au bas du talus, d'où se laissèrent dévaler pêle-mêle les convives à l'œil clignotant. Ce ne fut pas le triomphe de l'ordre et de la discipline. Un notaire de Saint-Maurice, ou de Monthey, ou de Bex — je ne sais plus lequel des trois — se crut l'étoffe d'un mécanicien et monta d'emblée sur la machine : il fallut que les personnes de sens plus rassis s'ingéniasent à rajuster les choses en leurs joints.

Le lendemain il y eut une excursion à la Gemmi, à dos de mulet, avec rentrée de nuit à la lueur des torches, excursion dont il est amusant de relire le récit dans les journaux illustrés de l'époque. On avait aussi projeté une chasse à l'isard (sic) dans le Val d'Anniviers, mais elle fut supprimée, les invités étant trop fatigués...

Un autre reporter, S. de Drée, a laissé dans le *Monde Illustré* une relation détaillée de ces mêmes journées. Le long du trajet, il a admiré le « ravissant coup d'œil » offert par la cascade de Pissevache, puis la « gorge noire » du Trient, à « l'aspect saisissant ». A Martigny, il est frappé par les « vestiges remarquables » que l'antiquité a légués à la cité, notamment « un aqueduc romain qui sert à amener l'eau à la ville » (s'agit-il peut-être de l'antique amphithéâtre devenu le Vivier ?), et surtout « les ruines d'un vieux château dont une tour subsiste encore entière » :

De ce château, construit au XIII<sup>e</sup> siècle par les ducs de Savoie et qui est aujourd'hui la propriété de M. le comte de Lavalette, on jouit d'une vue ravissante.

L'arrivée à Sion se fit « à la lueur des torches et au son de la musique ». Valère, avec sa « vieille église actuellement transformée en séminaire », Tourbillon portant « les ruines d'un vieux château d'origine romaine qui, plus tard, servit de résidence aux évêques de Sion souverains du Valais », sont les principales curiosités de la capitale valaisanne. L'auteur a remarqué « dans les deux monuments des fresques, fort détériorées il est vrai, mais qui pourraient encore intéresser un amateur d'antiquités »... A part cela, la ville « n'offre rien de très-remarquable ». De Drée pressent cependant un avenir propice à la vieille cité. En effet,

on sent déjà les efforts que la ville fait pour s'agrandir. Sion sera certainement appelée à un accroissement considérable lorsqu'on ira en chemin de fer jusqu'en Italie.

A la descente du train, à Sion, « M. Allet, président du conseil cantonal du Valais », avait prononcé un « discours très-sympathique à l'entreprise et à son directeur qui l'a remercié chaleureusement ». C'était un avant-goût. Le lendemain, Sierre devait être un triomphe :

Là, une nouvelle réception par une autorité cantonale au milieu de tous les habitants de la montagne pour qui une telle fête était nouvelle et qui certainement comprenaient déjà les avantages qu'ils retireront de l'exécution de cette entreprise.

Après la réception, bénédiction de la locomotive par Mgr de Preux évêque de Sion et revêtu de ses ornements pontificaux.

Le prélat, pour souligner la grandeur de l'événement, se laissa emporter par l'enthousiasme en prononçant un discours d'une heure et demie, si l'on en croit le *Confédéré*, ce qui ne fut pas sans soulever quelques murmures d'impatience, d'autant plus que la cérémonie se déployait sous un ardent soleil, le fameux « soleil de Sierre » !

Mais l'évêque n'était pas le seul orateur. « Les discours se sont prolongés longtemps au milieu des boîtes et des pétards », continue S. de Drée dans le *Monde Illustré* ; après quoi, une « visite au tir » aiguïsa les appétits. On se mit enfin à table, et...

quand l'appétit a été suffisamment satisfait, les discours ont recommencé. Les personnages les plus importants se sont succédés à la tribune sans interruption et parmi eux il faut citer en première ligne M. Challet-Venel, le délégué du Conseil fédéral.

La « chaleur torride », le programme chargé, les flots d'une éloquence débordante, avaient fait de cette journée « très-intéressante », une journée fatigante. Le lendemain, « l'excursion aux bains de Louèche et à la Gemmi » ne put commencer qu'avec beaucoup de retard.

La plus grande partie des invités ont préféré faire l'excursion à dos de mulet ; et ils ont eu raison, car le trajet qui se fait en zigzags sur le flanc des montagnes est de beaucoup plus court, en même temps que beaucoup plus pittoresque, que la route carrossable.

Dans certains endroits surtout, le chemin, qui est très-étroit, est appliqué sur le flanc d'un rocher à pic et laisse voir à sa droite le torrent qui roule ses eaux à des profondeurs vertigineuses.

Une telle caravane courant le long de la montagne offrait un très curieux effet, et le voyage n'a pas été sans présenter certains côtés comiques et très-amusants.

Le chroniqueur, discret, n'en rapporte pas davantage. Il décrit plutôt l'ascension de la Gemmi que firent « les plus intrépides,... M. de Lavalette en tête ». Les retards accumulés firent que la descente s'effectua de nuit, non sans difficultés...

De Louèche on apercevait les lumières qui éclairaient la descente, et on en suivait facilement les progrès.

Heureusement tout le monde revint, mais très-fatigué, et après avoir couché là, chacun revint à son gré le lendemain matin à Sierre, où un déjeuner nous attendait.

Le soir, un bal réunissait tout ce que le pays possédait de danseurs et de danseuses, et une bonne partie de la nuit s'est passée à égayer cet endroit si calme d'ordinaire par des valse et des quadrilles de toutes sortes.

Une nouvelle excursion avec chasse était projetée pour le lendemain dans la vallée d'Anniviers, et la soirée devait encore être occupée par un



**La caravane des invités descend des Bains de Loèche**

*Croquis dans Le Monde illustré*

bal monstre pour lequel avaient été appelés le ban et l'arrière-ban des danseurs et danseuses de Suisse ; on attendait, en effet, un convoi d'invités venant de Genève et des autres cantons...

Décidément, les fêtes organisées par La Valette ne connaissaient pas de fin : seule la fatigue put y mettre un terme !

## Les objectifs de la fête

La presse étrangère ne fut pas seule à décrire les fêtes de Sierre : les journaux du pays en rapportèrent aussi les échos, avec enthousiasme. Peut-être même voit-on mieux, dans la presse valaisanne, entre les marques d'admiration, ce que devait être la signification réelle de cette grande kermesse dont on avait voulu faire non pas seulement une fête locale, mais une véritable manifestation nationale, une « fête nationale », selon le mot du conseiller d'Etat Allet.

La *Gazette du Valais*, notamment, consacra plusieurs colonnes de ses numéros de septembre à l'événement. Ce journal paraissant à Sion et passant pour organe officieux, on peut penser qu'il reflète bien l'opinion de la capitale et même l'opinion du Gouvernement. Retenons quelques passages :

Dimanche dernier (6 septembre), l'écusson du bourg de Sierre, entouré de 17 étoiles représentant les Communes de ce district, s'est promené avec un légitime orgueil dans la vallée du Rhône, placé comme il était au front des locomotives ornées de drapeaux et de guirlandes. Cet écusson, où brille le soleil, se retrouvait à la cantine et sur des arcs de triomphe avec les mots : *Omnibus lucet*. Sierre a pu être tenté, dimanche, de s'appliquer ces paroles et jusqu'à un certain point dire aussi : *Je suis pour tous*. Le canton entier, pour ainsi dire, était sous ses murs, et, avec les premières autorités civiles et ecclésiastiques, avec la foule des citoyens accourus de tous les points du pays, se trouvaient un membre du Conseil fédéral, deux conseillers d'Etat de Vaud et deux de Genève, nombre d'hommes marquants de la Suisse, des personnages distingués de divers autres pays, même de l'Amérique, et des représentants nombreux de la presse française, suisse, italienne et anglaise.

Le chroniqueur pense que « jamais peut-être Sierre ne verra autant de monde »... Le nombre n'est pas seul à susciter son admiration, mais aussi la bigarrure de cette foule :

Quel contraste dans ce monde ! C'était le côté original, frappant, extraordinaire. Tant d'hommes aux allures distinguées au milieu de la foule des campagnards, des démocrates assis à côté de monarchistes couverts de décorations, des feuilletonistes parisiens entourés de députés de nos villages, des chanoines et des curés avec des officiers, des citoyens suisses armés de carabines dans un but tout pacifique, de jeunes villageoises s'extasiant devant la toilette de dames étrangères, et un évêque républicain (c'est le mot de quelque Français) faisant une allocution religieuse à des auditeurs de toutes croyances...

Mgr de Preux fut-il flatté de se savoir ainsi désigné comme « un évêque républicain » ? Ce prélat patricien pouvait mesurer par cette expression la marge qui le séparait des évêques de France dont beaucoup gardaient quelque nostalgie de l'ancienne royauté ou s'étaient ralliés au nouvel empire...

Mais c'est du chemin de fer qu'il s'agissait. Or, continue la *Gazette du Valais*,

il fallait voir l'ébahissement de quelques-uns de nos montagnards à la vue de ce premier convoi du chemin de fer, suite interminable de wagons, entraînés par un double coursier de feu et amenant près de deux mille personnes !

Un peu plus tard...

un train spécial amène de Sion M. le comte Adrien de Lavalette avec les autres représentants de la Compagnie, accompagnés d'une partie des invités français.

M. le vice-président du Conseil d'Etat reçoit le fondateur de la ligne internationale du Simplon et adresse, sur la voie elle-même, de chaleureuses et éloquentes paroles à cet homme à qui le pays doit tant et dont la foi est plus forte que tous les obstacles. — Réponse, longuement applaudie, de M. de Lavalette.

L'un des objectifs de la fête était, en effet, d'effacer les mauvais souvenirs qu'avait pu provoquer la faillite de la première Compagnie avec ses inévitables controverses et chicanes. Il fallait rendre hommage à La Valette, un hommage qui fût autant une réparation des avanies subies qu'une assurance pour les développements futurs de la Ligne.

L'avenir, les développements futurs de la Ligne, telle était bien l'une des dominantes de ces journées de liesse. Au frontispice de la cantine de fête on avait placé une inscription en l'honneur du « fondateur de la ligne du Simplon » ; à l'intérieur, deux autres inscriptions, « l'une grave, l'autre familière », figuraient au-dessus de la tribune des orateurs ou en face de celle-ci. L'une, la « grave », tournait un quatrain où, sans être nommés, entraînent néanmoins l'ombre de Napoléon, ce « géant », et le miracle de Suez, ce nœud entre « les continents » et « les océans » :

*Encore un pas vers l'Italie  
Sur une route de géants !  
Gloire à cette œuvre qui relie  
Les continents, les océans.*

Et l'autre, « familière », louait le vin et l'harmonie :

*Hier, tous nos glaciers, qu'ébranlait le tonnerre,  
Voulaient jusques ici venir nous inonder.  
Aujourd'hui, l'amitié laissera déborder  
Le „glacier“, qui mûrit sur les coteaux de Sierre.*

La bénédiction de la voie se célébra avec solennité. Pour accomplir ce geste liturgique, l'évêque, revêtu de ses vêtements pontificaux, avait pris place « sous une légère tenture que supportaient de vertes colonnes », sur le terrassement bordant la voie. Son allocution, que le prélat avait voulue aussi solennelle,

ne fut, hélas ! « pas facile à entendre à cause de l'espace étroit où les auditeurs devaient se ranger et de l'ardeur du soleil »...

Au banquet qui suivit la cérémonie, pas moins de 18 orateurs se succédèrent à la tribune de la cantine. Parmi eux, le chroniqueur cite spécialement le conseiller fédéral Challet-Venel, de Genève, dont « l'admirable discours » produisit « un excellent effet et un grand succès ».

Les journées suivantes ne furent pas moins riches en délices oratoires. On entendit, notamment, M. le juge Barlatey, de Monthey, rappeler les mérites des « pionniers, qui ont mis les premiers la main à l'œuvre », et des actionnaires de la première Compagnie de la ligne du Simplon. Ce rappel parut d'autant plus justifié que « par un concours fatal de circonstances, ils avaient été si mal récompensés »...

M. Tronchin, de Genève, porta une santé qu'il ne voulait point politique (les souvenirs de 1860 n'étaient pas encore tous dissipés), mais toute simple, « à nos bons amis de la France ». Du côté français, on recueillit des adresses à la prospérité de la Suisse comme aussi « à la liberté, à l'union des peuples »...

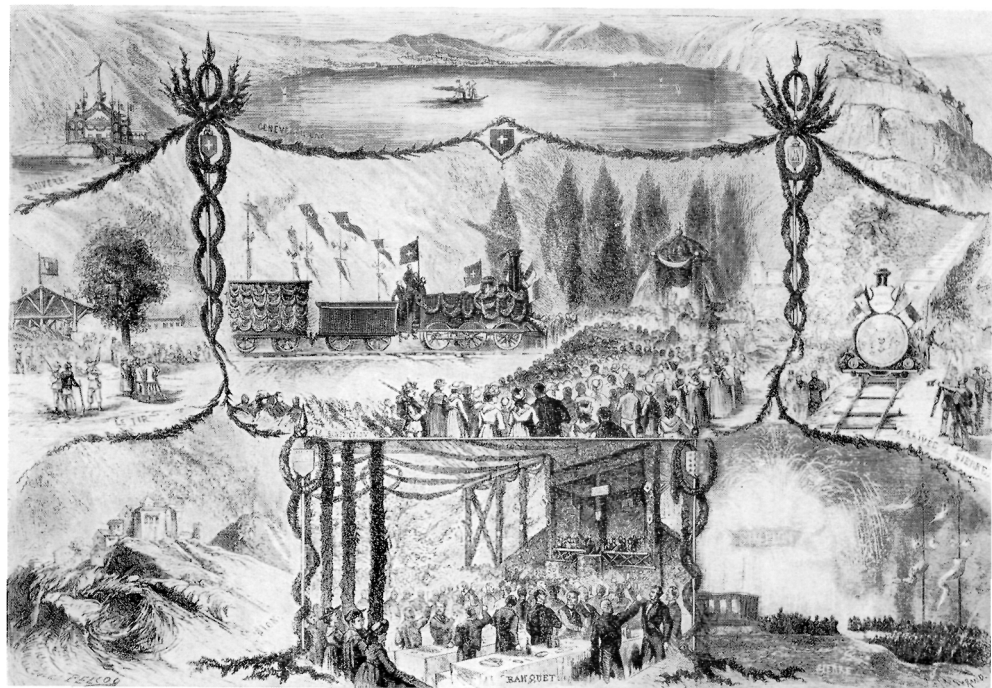
Le journal sédunois a conservé plus spécialement les propos de M. Allet et du comte de La Valette, l'un et l'autre ayant souligné avec le plus de compétence et d'autorité les objectifs profonds de ces manifestations. Il y a donc intérêt à relire ces propos d'un caractère officieux, si ce n'est officiel...

En recevant, à la gare de Sion, les administrateurs et les invités de la Compagnie du chemin de fer, écrit la *Gazette* du 20 septembre 1868, et à l'entrée de la cantine de Sierre, M. le conseiller d'Etat Allet a rappelé les phases diverses, heureuses et malheureuses, que la Ligne d'Italie a traversées. Il a fait l'éloge de l'énergie et de la persévérance de M. le comte de Lavalette, qui a le mérite, non-seulement d'avoir créé la Compagnie, mais encore de l'avoir ressuscitée. Quand tout le monde, actionnaires, obligataires, Gouvernement et l'orateur lui-même, désespérait, le fondateur de la Ligne seul a conservé la foi dans son œuvre. Espérons que cette foi sauvera une entreprise à laquelle se rattachent tant d'intérêts. C'est à l'infatigable fondateur qu'appartiennent les honneurs de la fête.

Si le chef du Gouvernement avait « ouvert les feux » par son allocution en gare de Sion, le « fondateur de la Ligne » les clôtura le soir de la troisième journée, mardi 8 septembre, par une profession de foi faite à la tribune de la cantine, à Sierre, « pour répondre aux orateurs qui ont porté sa santé »...

En termes émus et éloquents, il renouvelle l'engagement solennel qu'il a pris de redoubler de zèle et d'ardeur, de n'épargner aucune peine, aucun effort, pour doter le Valais, sa patrie adoptive, de la voie internationale du Simplon. Il termine son discours par des remerciements à l'entrepreneur, à l'ingénieur, aux ouvriers, à tous ceux qui ont coopéré à l'ouverture de la section Sion-Sierre.





**Inauguration du tronçon de Sion à Sierre, 1868**

Dessin de Jules Pelcoq — Bibliothèque Nationale, Berne

C'est une justice à rendre à La Valette : il avait tenu à associer les ouvriers à ces journées triomphales.

Le jeudi enfin, un dîner champêtre réunissait tous les organisateurs de ces fêtes. La Valette profita de cette occasion

... pour faire part de trois lettres qu'il venait de recevoir de personnages très-haut placés en France, entre autres d'un membre du Conseil privé, et dans lesquelles de vives sympathies sont exprimées pour l'œuvre internationale du Simplon.

Un membre du Conseil privé de l'Empereur ? Il ne peut s'agir du Duc de Morny qui, mort en 1865, avait quitté la scène de ce monde depuis trois ans. Quel était donc ce conseiller impérial qui manifestait en 1868 tant de sympathie à l'entreprise du Simplon ?...

En conclusion de son discours, La Valette, qui s'entendait à susciter l'enthousiasme de son auditoire, annonça encore que

l'écusson de Sierre était, en souvenir de la fête, adopté comme l'emblème de la Compagnie. Alors, raconte la *Gazette* du 17 septembre, les ouvriers ont détaché cet écusson de l'une des locomotives, et, musique en tête, l'ont porté en triomphe dans le village de Sierre, où ils l'ont hissé sur la façade de la maison communale.

Et le journal sédunois conclut lui-même sa narration par ces déclarations significatives :

Ainsi s'est terminée cette fête brillante et populaire, dont le but était, comme l'a dit Monsieur le vice-président du Conseil d'Etat, de réveiller et de faire sortir de la tombe la Compagnie de la Ligne d'Italie, et de remettre en relief l'importance internationale du passage du Simplon. Puisse M. de Lavalette recueillir dans un avenir prochain la récompense de ses efforts et le fruit de tant de travaux ! C'est non seulement le vœu, c'est la confiance qu'ont exprimée, avec les représentants du Canton, tant d'hommes graves et considérables venus de divers pays.

Quant à la ville de Sion, qui a pris à ces fêtes une part si active et si grande, elle partage sans nul doute les nobles sentiments manifestés par les autorités de Sierre.

L'auteur évoque des visions d'avenir :

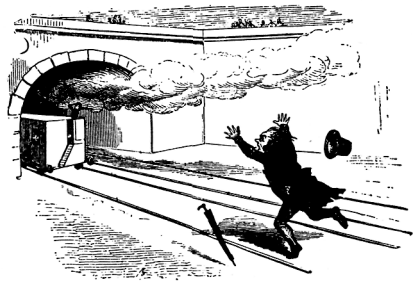
Quand, propriétaires et industriels, nous pourrons porter à Brigue les produits de nos terres ou de notre travail en un temps égal à celui qu'il fallait hier pour aller à Saint-Léonard, alors nous comprendrons mieux que notre avantage particulier n'est point séparé du bien public et général. Saluons donc sans regret les dernières diligences : demain nous n'en verrons plus, mais le sifflet des convois retentira toujours autour des deux collines !

Le soleil de septembre souriait aux fêtes de Sierre et l'avenir apparaissait plein de promesses. Hélas ! une fois les lampions éteints et les fanfares endormies, les difficultés ne tarderont pas à renaître ...

## VI

# DIFFICULTÉS DE LA NOUVELLE COMPAGNIE D'ITALIE

Sa disparition par vente aux enchères



Rien ne sert de courir :  
il faut partir à temps !

## L'agonie et la mort de la Nouvelle Compagnie

En accordant la concession nouvelle, le Conseil fédéral avait posé entre autres conditions que la Compagnie fasse la preuve de la souscription du capital nécessaire pour finir la ligne jusqu'à Viège — c'est de là que l'on voulait passer le Simplon par Glis et le Pont de Napoléon — et pour terminer les installations sur le parcours Bouveret - Sierre, pour compléter le matériel roulant, etc.

Sur la bienveillante intervention des autorités valaisannes, l'autorité fédérale se borna à faire vérifier à Paris les registres de souscription des 62 500 obligations définitivement souscrites.

Ce qui fut fait par un délégué suisse, M. de Weck, lequel constata bien le nombre de souscripteurs indiqué dans les registres, mais La Valette s'était refusé à tout autre contrôle. Or, il eût été nécessaire de vérifier les versements effectifs, seul critère sûr de la situation <sup>196</sup>...

En fait, les fonds rentraient très mal ou pas du tout, et La Valette ne voulut jamais justifier sa situation financière. Les titres baissèrent rapidement, car la société n'inspirait aucune confiance.

C'est pourquoi un projet de loi, présenté au Corps législatif français le 21 juin 1870, prévoyant une subvention de 40 millions de francs pour la traversée du Simplon, fut renvoyé à cause de la méfiance qu'inspirait la Compagnie. Le rapporteur, M. Mony, après avoir exposé l'utilité pour la France de ce nouveau passage, pour contrebalancer celui du Gothard, concluait, d'accord avec le Gouvernement, « qu'on ne fit rien, *pour le moment* » <sup>197</sup>.

Il serait trop long de raconter ici les péripéties diverses de la Compagnie. Sur le terrain elle ne fit rien. Son rôle se déroula dans les méandres de la politique financière parisienne et européenne.

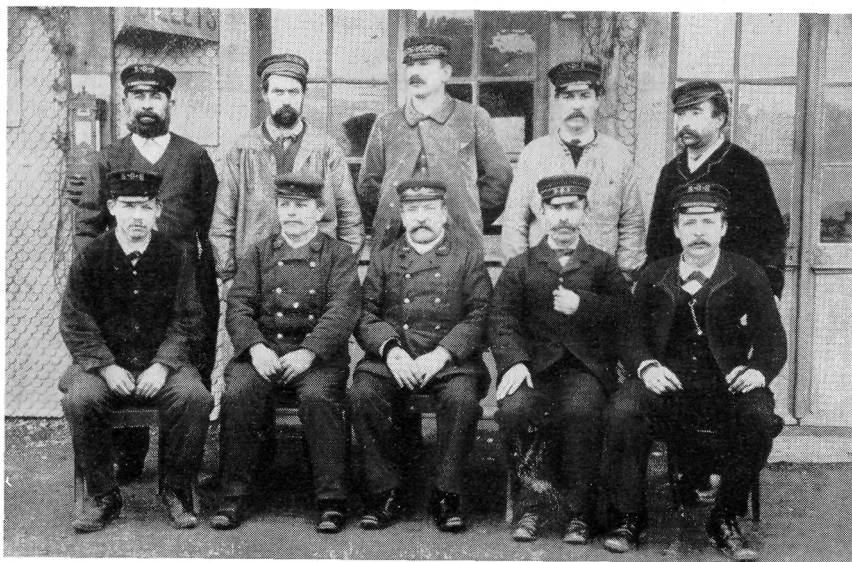
<sup>196</sup> AF Ligne d'Italie.

<sup>197</sup> *Journal Officiel français*, 21 juin 1870.



### **Gare de Martigny vers 1880**

Le trafic n'est pas intense : il laisse le temps de « poser » devant le photographe.



### **Entente internationale au Bouveret**

Deux agents du PLM (lettres sur le revers de la tunique, avec double rangée de boutons) et personnel de la gare du Bouveret avec casquettes marquées des initiales SOS (Suisse Occidentale - Simplon). Entre 1886 et 1889.

Archives CFF, Lausanne



### **Devant la gare de Monthey en 1903**

Les cheminots du Jura-Simplon (initiales JS sur les casquettes)  
et les gendarmes en grande tenue venus pour le Tir cantonal.

Cliché du Vieux-Monthey



### **Gare de Monthey et son personnel vers 1910**

Cliché du Vieux-Monthey

Tant et si bien qu'il fut dûment constaté qu'elle n'avait pas observé les délais, ni exécuté les travaux prévus dans le cahier des charges accepté par La Valette lors du rachat de la ligne :

En 1872-73, des gares prévues entre Bouveret et Sierre, deux, celles de Sion et de Sierre, étaient en voie d'achèvement, payées par un maigre boni d'exploitation et avec le prix de vente de quelques parcelles de terrain.

Il n'y avait plus que deux trains par jour dans chaque sens. Un troisième train existait, il est vrai, en été, mais il était payé par M. Fama, de Saxon, dans l'intérêt du Casino. On l'appelaient d'ailleurs le « train Fama »...

Le pont de Riddes, construit en bois, menaçait ruine et inspirait des craintes pour la sécurité des voyageurs.

Les locomotives étaient usées, constamment en réparation. D'un jour à l'autre elles pouvaient devenir impropres au service. Le matériel roulant était mauvais et insuffisant, ce qui obligeait la Compagnie d'en louer à des prix onéreux.

Quant à la voie, ce n'était guère meilleur : on utilisait les contre-rails des passages à niveaux pour remplacer les rails de la ligne qui étaient de trois types différents : belge, russe et Garella.

Après des péripéties très longues et nombreuses, clairement exposées dans un mémoire du D<sup>r</sup> Joseph-Hyacinthe Barman<sup>198</sup>, les Chambres fédérales décrétèrent la déchéance de la concession, le 19 septembre 1872.

A cette occasion, M. Cérésolo, Président de la Confédération, résuma l'histoire des deux Compagnies comme suit :

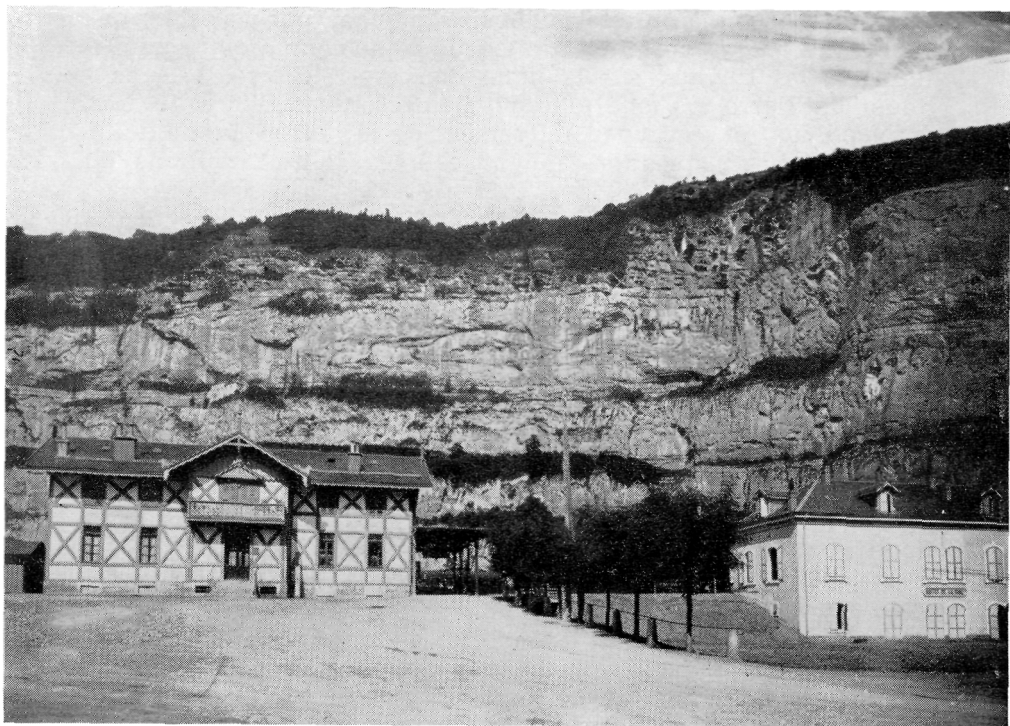
80 km de ligne en exploitation, lesquelles, avec le matériel roulant, ont absorbé les 32 millions réalisés par l'ancienne Compagnie, plus les 3 1/2 millions produits par le scandaleux emprunt de 1868. Le rendement net de la ligne est de fr 160 000.—, représentant 5 % d'une valeur commerciale d'un peu plus de trois millions.

A dire d'experts, il a été dépensé pour expropriations et travaux 17 1/2 millions, c'est-à-dire la moitié de la somme encaissée depuis 1854. Qu'est devenu le reste ? On sait en tous cas que les seuls frais de publicité faite pour lancer l'emprunt de 1868 se sont élevés à deux millions !

On constate de la part des autorités de notre pays une bienveillance qui va souvent jusqu'à la faiblesse ; de la part des actionnaires et des obligataires, une crédulité et une imprévoyance sans exemple, et, de la part de la Compagnie, et surtout de son directeur, une audace qui ne recule devant rien, pas même devant des actes indéliçables et des mensonges effrontés.

Un nouveau séquestre fut prononcé et l'ingénieur Chappex en fut nommé administrateur.

<sup>198</sup> D<sup>r</sup> Barman : *Mémoire au Conseil fédéral*, Sion, août 1872.



**Gare à colombage de Saint-Maurice  
vers 1880**

Collection Ulysse Casanova, Saint-Maurice

La Valette, se prétendant spolié, adressa un recours aux Chambres, qui l'écartèrent à l'unanimité. Puis il y eut une protestation du Gouvernement français à laquelle le Conseil fédéral répondit, en se basant sur un avis de droit de 35 pages, rédigé par le Dr Joseph-Hyacinthe Barman et publié par ordre du Département politique fédéral<sup>199</sup>.

Le problème de l'existence et de la continuation de la ligne valaisanne se posait donc pour la deuxième fois.

De septembre 1872 jusqu'à la vente aux enchères définitive de la ligne, avec la concession suisse, le 16 mars 1874, différentes combinaisons furent étudiées et amorcées<sup>200</sup>. Le problème était

<sup>199</sup> Dr Barman : *Mémoire au Département politique*, Lausanne, Vincent, 1873.

<sup>200</sup> *Confédéré*, 15 février 1874.



ardu, car le futur propriétaire devait s'engager, par un cahier des charges, à payer certaines dettes de l'ancienne Compagnie, à terminer les travaux sur la ligne Bouveret - Sierre, à la continuer de Sierre à Viège (elle devait passer par Glis et le Pont de Napoléon) et s'occuper activement de la liaison avec l'Italie. Les travaux en question étaient estimés à huit millions au minimum <sup>201</sup>.

Rappelons quelques-unes des éventualités envisagées alors :

Dans le canton du Valais un fort courant était pour une reprise de l'affaire par l'Etat, mais une votation au Grand Conseil se prononça par 47 voix contre 42 dans un sens négatif <sup>202</sup>.

De son côté, M. H. Pignat se démenait très activement pour éviter une intrusion vaudoise, craignant pour la ligne du Bouveret et sa liaison avec la France. Et c'est ainsi que nous le voyons à la recherche d'un amateur pour le chemin de fer, d'un directeur pour la banque cantonale, tout en cherchant à mettre sur pied un casino avec maison de jeux à Massongex, d'où pétition des habitants d'Aigle et de Bex au Conseil fédéral <sup>203</sup>.

Il semble qu'il ait aussi été mêlé au projet tendant à relier Vevey à Bouveret par un « chemin de fer flottant », c'est-à-dire par un ferry-boat pouvant transporter un train entier. Ceci d'entente avec la Compagnie du fameux chemin de fer « National », créé pour établir une liaison ferroviaire du lac de Constance au Léman, indépendante des grandes Compagnies. Le tracé projeté devait passer par Soleure, Büren, Lyss, Payerne, Palézieux et Vevey. Mais l'entreprise sombra en causant de grandes pertes en Suisse allemande.

Nous voyons aussi des établissements financiers vaudois, genevois, français et italiens s'unir pour reprendre l'affaire. Puis la Compagnie de la Suisse-Occidentale (SO) <sup>204</sup> fut admise dans ce groupe qui prit le nom de *Comité international du Simplon*. Celui-ci passa un contrat avec la SO pour l'exploitation de la ligne en cas de rachat. Il déposa le demi-million exigé comme cautionnement avant la mise aux enchères. En vertu de la nouvelle loi sur les chemins de fer, de 1872, c'était le Conseil fédéral qui était compétent pour cette liquidation. Il nomma le colonel

<sup>201</sup> En Italie la Compagnie fut déchue de tous ses droits ; cautionnement et travaux furent confisqués au profit de l'Etat. *Rapport de la Compagnie du Simplon*, 1876, p. 19.

<sup>202</sup> *Bulletin du Grand Conseil*, séance du 16 février 1874.

<sup>203</sup> ACFF S. 6. Correspondance du Consortium pour le rachat de la ligne. Voir aussi *Confédéré*, 16 juin 1872.

<sup>204</sup> La Compagnie de la Suisse-Occidentale fut créée en 1872 par la fusion de l'Ouest-Suisse (vaudois), du Franco-Suisse (neuchâtelois) et du Lausanne - Fribourg - frontière bernoise et Genève - Versoix, les deux fribourgeois.

vaudois Jules Roguin, avocat et conseiller aux Etats, comme commissaire de la liquidation.

Après quelques péripéties trop longues à raconter, la vente définitive fut fixée au 16 mars 1874.

Le seul miseur inscrit, avec cautionnement déposé, était l'Union financière vaudoise et la Compagnie de la Suisse-Occidentale solidaires, les capitalistes genevois, français et italiens s'étant retirés avant les enchères<sup>205</sup>.

L'adjudication se passa dans la salle du Grand Conseil à Sion, présidée par le colonel Roguin, sous le contrôle des notaires de Preux et Clausen. La ligne fut successivement mise à prix pour fr 3 830 000.—, 1 915 000.— et fr 957 000.—, sans aucune offre. Pour chacune de ces trois mises à prix il fut brûlé successivement trois bougies, chacune de la durée de deux minutes. Puis ce fut la quatrième mise à prix, pour fr 100.—. Le Consortium fait la surenchère minimum de fr 10 000.—. Les trois bougies sont allumées et s'éteignent l'une après l'autre sans autre surenchère, et la ligne est adjugée au groupement en question, pour fr 10 100.—<sup>206</sup>.

Cette petite somme permet donc au Consortium d'entrer en possession de la ligne Bouveret - Sierre, des travaux commencés vers Loèche et vers Saint-Gingolph, etc.

## Vers l'avenir

Le drame qui vient de se jouer pour la seconde fois, et l'avenir de la ligne étaient inscrits en belles lettres sur deux des sept gabares à marchandises utilisées sur le Léman par La Valette : elles se nommaient *La Méduse* et *Espérance*...

Noms prédestinés ! *La Méduse*, dont le nom évoque le célèbre naufrage, survenu en 1816, illustré par Géricault, n'est-elle pas

<sup>205</sup> Ils craignaient les gros engagements financiers à contracter sans perspectives de rendement vu le peu d'entrain constaté en France et en Italie pour le percement du Simplon.

<sup>206</sup> Dans l'ancien droit, les adjudications se faisaient à chandelle éteinte, c'est-à-dire que les enchères étaient reçues jusqu'à ce que la flamme de la chandelle allumée fût éteinte : *Vie et Langage*, Paris, Larousse, septembre 1959. Ce système est encore utilisé pour la vente des vins de l'Hospice de Beaune en Bourgogne.



### **La « station » de Sierre vers 1878**

*C'est encore la gare actuelle, comme à Monthey et Martigny*

Archives CFF, Lausanne

l'image fidèle des deux Compagnies successives de la ligne d'Italie, radeaux désamarrés voguant sur les flots d'une mer agitée avec des occupants qui s'entre-dévorent...

Mais l'*Espérance* annonçait un avenir meilleur.

Les fêtes de Sierre, en septembre 1868, avaient voulu marquer — et c'était légitime — un point d'arrivée, mais non un point final. La ligne resterait incomplète tant qu'elle ne franchirait pas les Alpes. Cette préoccupation d'avenir était apparue dans de nombreux discours. M. Allet, président du Conseil d'Etat, avait pris la parole à plusieurs reprises ; devant la foule accourue sur l'emplacement de la future gare, il avait exprimé l'espoir que la « population laborieuse » du district de Sierre

ne tarderait pas d'apprécier les avantages de l'établissement de la voie ferrée dans la partie supérieure du pays, berceau de nos libertés publiques ;



### **La première gare de Brigue vers 1878**

Gare au centre. Buffet à gauche dans le bâtiment avec étage.

Archives CFF, Lausanne

et au banquet officiel M. Allet dit encore :

Nous fêtons aujourd'hui le premier grand pas fait vers le Simplon, avec l'appui de la Confédération, avec le concours des Cantons voisins : nous célébrerons bientôt, espérons-le, le triomphe de l'œuvre si énergiquement entreprise par M. de Lavalette.

Pareillement, M. de Courten, préfet de Sierre, « exprima le vœu et l'espérance de son district de voir bientôt se renouveler au pied du Simplon la solennité présente ». Ce vœu revint plus d'une fois sur les lèvres de M. de Courten, qui se fit le porte-parole chaleureux de tout le district dont c'était

le désir ardent de voir le plus tôt possible Sierre cesser d'être tête de ligne et la voie prolongée jusqu'au pied du Simplon.

Un vœu si généralement et si fréquemment exprimé ne pouvait manquer de résonance. La seconde Compagnie de la Ligne d'Italie sentit bien qu'elle devait poursuivre sans trop tarder le chantier d'un nouveau tronçon qui conduirait la voie jusqu'à Loèche.

Mais les difficultés qui acculèrent bientôt la Compagnie à disparaître ne lui permirent pas de pousser bien loin les travaux.

Après la vente aux enchères du 16 mars 1874, le Consortium adjudicataire se transforma en *Compagnie du Simplon*. Le D<sup>r</sup> Joseph-Hyacinthe Barman, qui avait mis au service du rapprochement entre Vaud et Valais toute son expérience de diplomate, fut nommé président de son Conseil d'administration.

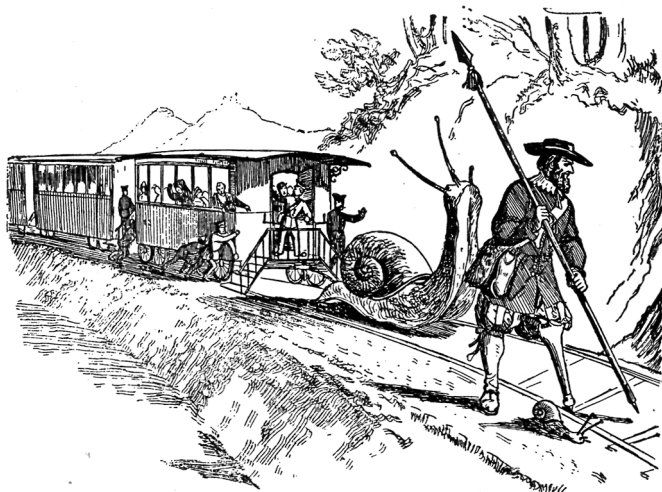
Cette Compagnie acheva les travaux entre Bouveret et Sierre, construisit le tronçon Sierre - Brigue et étudia à fond la question du tunnel du Simplon.

Si cette Compagnie put tirer avantage du bas prix de l'adjudication, sa vie ne fut pas facile pour autant, bien au contraire. Elle eut aussi ses déboires de tout genre, ses grosses difficultés de toutes sortes. C'est pourquoi elle fusionna, en 1881, avec la Compagnie de la *Suisse-Occidentale* pour devenir la *Suisse-Occidentale & Simplon*, laquelle à son tour, fusionna, en 1889, avec la Compagnie *Jura - Berne - Lucerne* pour devenir la puissante Compagnie du *Jura - Simplon*. C'est celle-ci qui entreprit le percement du tunnel du Simplon, mis en service en 1906 par les *Chemins de fer fédéraux*, qui avaient absorbé le Jura-Simplon en 1903.

C'est donc 32 ans qui s'écoulèrent encore entre les enchères si fameuses de 1874 et l'année 1906, date mémorable de la mise en service du tunnel du Simplon, qui, seul, pouvait enfin donner à cette ligne la vie internationale capable de vivifier le Valais et le pays romand.

Aussi, en terminant ces notes sur l'histoire agitée de notre grande artère, et particulièrement sur ses débuts si difficiles, nos pensées vont à tous ceux qui ont peiné sur ces problèmes compliqués de 1852 à 1906. Qu'on leur accorde une pensée de reconnaissance, quels qu'ils soient et même s'ils ont commis des erreurs, car ils furent les promoteurs d'une œuvre vitale.

# ANNEXES



**Le « Messenger boiteux » devance le train-escargot**

*Postheiri, 12 décembre 1863*

## Prix des salaires et des denrées <sup>207</sup>

### Travaux de percement du tunnel de Menouve 1856-57

Sous-ingénieur (Ernest Bertrand)	fr 200.— par mois
Piqueur (Gaspard Dorsaz)	» 125.— » »
Surveillants logés en baraque	» 4.— par jour
Charpentiers logés en baraque	» 3.— » »
Mineurs logés en baraque	» 2.80 » »
Manœuvres logés en baraque	fr 2.— à 2.25 » »

### Prix des denrées à la même époque

Pain de froment	la livre	cent. 24 à 25
Pain bis	» »	» 17 à 19
Pain de seigle	» »	» 14 à 16
Fromage	» »	» 60 à 70
Beurre	» »	» 70 à 85
Viande de bœuf	» »	» 54 à 55
Viande de veau	» »	» 32 à 38
Viande de mouton	» »	» 52 à 53

### Série de prix des travaux de chemin de fer 1862

Terrassier, manœuvre, piocheur	fr 2.75 par jour
Mineur	» 3.— » »
Paveur	» 3.30 » »
Maçon et poseur	» 3.50 » »
Tailleur de pierre	» 4.— » »
Maitre-Maçon	» 4.20 » »
Appareilleur	» 6.— » »
Charpentier	» 5.— » »
Tombereau à un cheval	» 7.50 » »
Tombereau à deux chevaux	» 12.— » »

<sup>207</sup> Données extraites des dossiers et des journaux consultés. Nous n'avons pas trouvé de renseignements sur la durée du travail, mais, en 1848, à Neuchâtel, cette durée était de 12 à 13 heures pour ce genre de travailleurs. Voir *Alexis-Marie Piaget et la République neuchâteloise*, Neuchâtel, 1888, p. 383.

## Etudes pour la Ligne d'Italie 1857

Venetz père, ingénieur	fr 400.—	par mois
Venetz fils, ingénieur	» 400.—	» »
de Torrenté, ingénieur	» 420.—	» »
Prix du voyage par messageries Sion - Martigny	» 2.95	
Un char Martigny - Proz et retour	» 21.—	
Diligence Martigny - Saint-Maurice	» 2.05	
Char Bourg-Saint-Pierre - Martigny	» 10.—	
Bonne main de Venetz au postillon du Simplon	cent. 20	
Une bouteille de vin	» 70	

## II

### Conditions d'engagement des gardes-voies et gardes-barrières de la Ligne d'Italie

*Archives de la Ville de Sion. Dossier Transports (chemin de fer)*

AVIS du 25 avril 1860, signé Vauthier, ingénieur en chef et publié au son de la caisse par l'huissier municipal Bonfantin :

Les ouvriers qui désirent être employés comme cantonniers garde-ligne, sur la section Martigny - Sion, sont invités à se présenter, munis de leurs papiers, certificats et recommandations, dimanche 29 crt, de 10 h. à midi, à la station de Martigny pour y être inscrits et examinés.

Les candidats doivent remplir les conditions suivantes :

1. Savoir lire et écrire ;
2. Ne pas être âgés de plus de 40 ans ;
3. Etre sobres, bons marcheurs, avoir bonne vue et n'être atteint d'aucune infirmité qui puisse s'opposer à un travail journalier et assidu ;
4. Avoir travaillé à des travaux de terrassement, de charpente, de maçonnerie, de serrurerie ou de jardinage, ou avoir été employés comme cantonniers sur les routes ;
5. Etre porteurs d'un certificat de moralité délivré par le Président de Commune ou par une personne honorablement connue.



Les fonctions de Cantonnier garde-ligne réclament la présence de ces agents sur la ligne toute la journée, y compris même les heures des repas et tous les jours de l'année, sans aucune exception.

Ces agents doivent pour la plupart être mariés ou avoir avec eux un enfant âgé de 15 ans au moins pour les assister dans le service des barrières.

Les appointements annuels varieront suivant les classes de fr 600.— à fr 700.— outre le logement qui sera fourni par la Compagnie ou temporairement remplacé par une indemnité de fr 60.— par an.

Ceux qui seront astreints à être assistés d'une femme et d'un enfant recevront une allocation supplémentaire de fr 100.— tant qu'ils ne seront pas logés sur la ligne.

### III

#### Evolution de la durée du voyage Lausanne - Milan

En 1640	environ 7 jours	
1850	61 heures	Poste (dont 2 nuits)
1868	37 h. 25	Sierre - Arona en poste
1905 (été)	19 h. 35	Brigue - Domodossola en poste
1906 (été)	6 h. 26	Tunnel ouvert
1913	6 h. 10	
1935	5 h. 25	Electrification
1950	4 h. 34	
1961	3 h. 15	T.E.E. Cisalpin

Temps d'arrêt pour formalités de police et de douane compris. Le passage par la route du Simplon n'était facile que durant la bonne saison. En dehors de cette période, on préférait passer par la Ligne du Mont-Cenis, ou, dès 1882, par celle du Gothard.

#### IV

### Prix des billets Genève - Milan

Simple course première classe	en 1868 = fr 59.30
	en 1961 = fr 44.—
Simple course deuxième classe	en 1868 = fr 50.95
	en 1961 = fr 30.—

Les prix de 1868 s'augmentaient encore du prix de la couche à Arona et des frais de nourriture en cours de route.

#### V

### Quelques dates

Il n'est pas sans intérêt de rappeler ici les dates d'ouverture à l'exploitation des lignes approchant le Valais ou le traversant :

Villeneuve - Bex	10 juin	1857
Bouveret - Martigny	14 juillet	1859
Martigny - Sion	14 mai	1860
Bex - Saint-Maurice	1 <sup>er</sup> novembre	1860
Villeneuve - Lausanne	10 avril	1861
Sion - Sierre	15 octobre	1868
Sierre - Loèche	1 <sup>er</sup> juin	1877
Loèche - Brigue	1 <sup>er</sup> juillet	1878
Bouveret - Evian	1 <sup>er</sup> juin	1886
Brigue - Domodossola (Simplon)	1 <sup>er</sup> juin	1906
Frutigen - Brigue (Loetschberg)	15 juillet	1913
Brigue - Gletsch	1 <sup>er</sup> juillet	1915
Gletsch - Disentis (Furka)	4 juillet	1926

## VI

### Formule de Bénédiction

Le 6 août 1859 à Martigny le prier de la paroisse bénit la locomotive qui reliait désormais la localité au Léman. Quelques années plus tard, Mgr de Preux fit de même lors des fêtes grandioses de Sierre, le 7 septembre 1868.

Quel fut le texte liturgique employé dans ces circonstances ? nous l'ignorons. Aussi n'est-il pas sans intérêt de reproduire ici « le texte complet, latin et français, de la bénédiction du chemin de fer d'Orléans, en 1843 », et qui dut sans doute inspirer les cérémonies valaisannes de 1859 et 1868, d'autant plus que ce texte fut publié avec ce sous-titre : « Prière à l'usage des voyageurs en chemin de fer » :

#### OREMUS

Omnipotens sempiterna Deus, qui hominem e nihilo ad universæ naturæ Principatum sublimasti, omnia subjiciens sub pedibus ejus ; benigne respice istud nostræ dominationis et industriæ monumentum, quod tuæ dedicamus Majestati, ut et tot materias quas Providentia tua nobis largitur, et ingenium a te profluens, quo domitæ fuerunt et dispositæ, ad tui nominis gloriam fideliter et humiliter referamus.

Benedic, Domine, viam istam et currus ad illam instructos ; benedic omnes famulos tuos qui eis utentur ; Angelis tuis manda ut eos custodiant ; ut eis ineundo et redeundo comites se præstent assiduos ; ut totum hunc tramitem invisibili protectione obnubilent, et pericula collisionis, incendii, explosionis, lapsus, ac vulnere in perpetuum ab eo removeant.

#### PRIONS

Dieu tout-puissant et éternel, qui avez élevé l'homme du néant à l'empire de la nature entière, lui assujettissant toutes les créatures ; jetez un regard de bonté sur ce nouveau monument de notre industrie, et agréez l'hommage que nous en faisons à votre suprême Majesté, afin que tant de matières diverses, présents de votre libérale Providence, et cet esprit, émanation de votre propre esprit, qui les a façonnées et disposées, soient rapportés avec foi et humilité à la gloire de votre nom.

Bénissez, Seigneur, cette voie nouvelle et les chars préparés pour son service ; bénissez tous ceux de vos serviteurs qui la parcourront ; ordonnez à vos Anges de veiller à leur garde, de les accompagner assidûment depuis le départ jusqu'au retour, d'ombrager toute cette ligne comme d'une invisible nuée, et de faire que jamais elle ne soit témoin de collisions, d'incendies, de chutes ou de blessures.

Deus cujus misericordiæ corpora commendamus, animas etiam respice : a famulis tuis cunctam repelle nequitiam, sanctasque cogitationes et pios motus eis infunde. Meminerint se viatores esse super terram : quâ velocitate properant ad temporalem metam, mandatorum tuorum semitam currant ; terrenis non adherentes, prætereuntem hujus mundi figuram vix attendant ; flammeo turbine acti, sempiternos ardores meditentur ; in cordibus suis divini amoris ignem accendant, qui omnia trahit, omnia transcendit, omnia perrumpit et ad cœlestem patriam fortiter ac suaviter impellit.

Ant. Sub tuum, etc.

Annue, quæsumus, Domine, ut quæ spes nostra est in cunctis peregrinationis humanæ agitationibus ; quæ stella maris invocatur ab iis qui descendunt mare in navibus, et ad quam undique clamant exules filii Evæ ; eadem dignetur novæ hujus viæ tutelam suscipere, maternisque oculis huc prospicere ; Immaculata Virgo Maria, Genitrix Filii Domini Nostri Jesu Christi. Amen.

Seigneur, que votre miséricorde, à laquelle nous recommandons les corps, se répande encore plus sur les âmes. Eloignez donc de vos serviteurs toute espèce de péchés, et remplissez-les de saintes pensées et de pieux mouvements. Fixez leurs esprits sur ces salutaires vérités : qu'ils ne sont ici-bas que des voyageurs ; qu'ils doivent courir dans la voie de vos commandements avec la même rapidité qui les entraîne sur celle-ci, glisser légèrement sur la surface des choses terrestres et regarder à peine la figure de ce monde qui passe. En présence de ce tourbillon enflammé qui les pousse, qu'ils méditent les brasiers éternels, ou plutôt qu'ils ravivent dans leur cœur le feu sacré de la charité, ce feu qui a la vertu de tout entraîner, de renverser tous les obstacles, de franchir toutes les distances, et de nous introduire enfin, avec autant de douceur que de force, dans la céleste patrie.

Ant. Nous avons recours, etc.

Accordez-nous, nous vous en supplions, Seigneur, que celle qui est notre espérance dans toutes les agitations de notre pèlerinage, celle que les navigateurs saluent du nom d'*Etoile de la mer*, et vers laquelle, de tous les points de ce lieu d'exil, s'élèvent les cris des enfants d'Eve, prenne aussi sous son patronage cette voie d'un genre tout nouveau et la protège de ses regards maternels ; cette Vierge immaculée, mère de votre fils N.-S. J.-C. Ainsi soit-il.

# Table des matières

<i>Avant-propos</i> . . . . .	63
Introduction générale . . . . .	65

## I. Premières études

Grimsel et Simplon . . . . .	71
Tunnel routier, route et rail au Grand-Saint-Bernard . . . . .	72
La liaison Jougne - Lausanne - Grand-Saint-Bernard . . . . .	74
Demande de concession Béguin et Franel pour une ligne Ville- neuve - Martigny - Aoste . . . . .	77

## II. Période de La Valette

Le Dr Claivaz à la recherche d'un concessionnaire . . . . .	83
Le Comte Adrien de La Valette . . . . .	87
La concession Bouveret - Sion du 11 janvier 1853 . . . . .	91
La Valette demande la concession Lausanne - Valais . . . . .	93
La Valette esquisse un premier coup de pioche . . . . .	95
La Compagnie du Sud de la Suisse . . . . .	96
Nouvelle concession valaisanne en direction du Chablais et du Simplon . . . . .	97
La Valette fonde la Compagnie de la Ligne d'Italie . . . . .	100
Le Duc de Morny et la Ligne d'Italie . . . . .	102
Les millions affluent dans la caisse de la Compagnie . . . . .	104
Les adversaires redoutés par le Dr Claivaz . . . . .	105
Le Crédit Mobilier s'occupe du Jougne - Massongex . . . . .	108
La Valette organise et étend son réseau . . . . .	110

## III. Les travaux de construction

Le tracé et l'emplacement des gares de Bouveret à Sion . . . . .	115
L'achat et l'expropriation des terrains . . . . .	118
Les travaux et les ouvriers . . . . .	120
La locomotive circule de Bouveret — le „ Port-Saïd valai- san " — à Saint-Maurice . . . . .	121
La locomotive circule de Bouveret à Martigny . . . . .	127
Remous entre Martigny et Sion . . . . .	135
La locomotive arrive à Sion . . . . .	137
La Valette veut fêter le Bouveret - Sion contre l'avis du Conseil d'Etat . . . . .	140
La circulation commence sur la Ligne d'Italie . . . . .	146

#### **IV. Difficultés**

La crise. Arrêt des travaux. Dissensions entre dirigeants. Séquestre et procès . . . . .	155
La réorganisation de la Compagnie de la Ligne d'Italie. Faillite et Vente aux enchères . . . . .	159

#### **V. La Valette rachète la Ligne d'Italie et forme une nouvelle Compagnie**

La Nouvelle Compagnie de la Ligne d'Italie par le Simplon . . . . .	167
Les fêtes de Sierre et les journalistes français . . . . .	173
Les objectifs de la fête . . . . .	178

#### **VI. Difficultés de la Nouvelle Compagnie d'Italie**

L'agonie et la mort de la Nouvelle Compagnie . . . . .	185
Vers l'avenir . . . . .	191

#### **Annexes**

I. Prix des salaires et des denrées . . . . .	197
II. Conditions d'engagement des gardes-voies et gardes-barrières de la Ligne d'Italie . . . . .	198
III. Evolution de la durée du voyage Lausanne - Milan . . . . .	199
IV. Prix des billets Genève - Milan . . . . .	200
V. Quelques dates . . . . .	200
VI. Formule de Bénédiction . . . . .	201